



Energetyka Kolejowa

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ

PGE Energetyka Kolejowa

Oddział w Warszawie – Paliwa
ul. Chłopickiego 52, 04- 275 Warszawa

**Stacja Paliw
Gdynia**

Regulamin sporządzono w 4 jednobrzmiących egzemplarzach
Regulamin zawiera 26 stron

UZGODNIENIA :

Przedstawiciel Zarządcy infrastruktury:


Gdynia, 27.09.24

(miejsowość, data)


PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
Zakład Linii Kolejowych w Gdyni
81-333 Gdynia, ul. Morska 24

ZASTĘPCA

ds. Eksploatacji



Krzysztof
(pieczęć i podpis)

ZATWIERDZIŁ:

Warszawa, 16.10.24

(miejsowość, data)

Dyrektor Oddziału



Maciej Kiersnowski

(pieczęć i podpis)

Regulamin obowiązuje od dnia zatwierdzenia przez Dyrektora Zakładu PGE Energetyka Kolejowa Oddział Paliwa

Spis treści

ROZDZIAŁ I. POSTANOWIENIA OGÓLNE.....	7
1. BOCZNICA KOLEJOWA.....	7
1.1. NAZWA I LOKALIZACJA	7
1.2. PUNKT ODGAŁĘZIENIA	7
1.3. TORY DOJAZDOWE.....	7
1.4. PRZEZNACZENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ	7
1.5. STATUS BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	7
2. UŻYTKOWNIK BOCZNICY KOLEJOWEJ	7
2.1. NAZWA I SIEDZIBA.....	8
2.2. PODSTAWA DO ZARZĄDZANIA INFRASTRUKTURĄ KOLEJOWĄ.....	8
3. PODSTAWA PRAWNA I CEL OPRACOWANIA REGULAMINU.....	8
4. ZAKRES OBOWIĄZYWANIA REGULAMINU	8
5. PRZEPISY WEWNĘTRZNE	8
5.1. PRZEPISY WŁASNE.....	8
5.2. PRZEPISY INNEGO ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ	8
5.3. PRZEPISY PRZEWOŹNIKA KOLEJOWEGO	8
ROZDZIAŁ II. OPIS BOCZNICY KOLEJOWEJ	9
1. TORY.....	9
2. ROZJAZDY, SKRZYŻOWANIA TORÓW.....	9
3. OBROTNICE, SUWNICI I WYWROTNICE WAGONOWE	9
4. KOLEJOWE OBIEKTY INŻYNIERYJNE	9
5. PRZEJAZDY KOLEJOWO-DROGOWE I PRZEJŚCIA	9
6. WAGI WAGONOWE	9
7. INNE URZĄDZENIA.....	9
8. BRAMY KOLEJOWE	9
9. URZĄDZENIA ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM.....	9
10. POSTERUNKI TECHNICZNE	9
11. SYGNALIZATORY, WSKAŹNIKI I TABLICE	10
12. OŚWIETLENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ	10
ROZDZIAŁ III. PROWADZENIE RUCHU KOLEJOWEGO	10
1. OKRĘGI NASTAWCZE	10
2. REJONY MANEWROWE BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	10
3. ŚRODKI ŁĄCZNOŚCI	10
4. UZGADNIANIE RUCHU KOLEJOWEGO PRZEZ POŁĄCZENIE Z INFRASTRUKTURĄ STYCZNĄ	10
5. UKŁADANIE DROGI PRZEBIEGU	10
6. POZWOLENIE NA JAZDĘ	10

ROZDZIAŁ IV. WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY KOLEJOWEJ11

1. OGRANICZENIA DOTYCZĄCE TABORU11
2. MAKSYMALNE PRĘDKOŚCI JAZD MANEWROWYCH PO TORACH BOCZNICY KOLEJOWEJ11
3. MANEWRY PRZEZ PRZEJAZDY KOLEJOWO-DROGOWE I PRZEJŚCIA11
4. RUCH LOKOMOTYW SPOZA BOCZNICY PO TORACH BOCZNICY11
5. MOŻLIWOŚĆ WYKONYWANIA MANEWRÓW TABOREM BOCZNICY PO INFRASTRUKTURZE STYCZNEJ11

ROZDZIAŁ V. ZASADY PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ...12

1. PODMIOTY UPRAWNIONE DO WYKONYWANIA MANEWRÓW.....12
2. TABOR KOLEJOWY PRZEZNACZONY DO OBSŁUGI BOCZNICY KOLEJOWEJ12
3. URZĄDZENIA I ŚRODKI TRAKCYJNE12
4. OBSADA DRUŻYN TRAKCYJNYCH I ICH WYPOSAŻENIE12
5. OBSADA DRUŻYN MANEWROWYCH I ICH WYPOSAŻENIE12
6. DOZWOLONE SPOSOBY WYKONYWANIA MANEWRÓW12
7. USYTUOWANIE POJAZDÓW TRAKCYJNYCH (LOKOMOTYW) W SKŁADZIE MANEWROWYM12
8. ZABEZPIECZANIE TABORU KOLEJOWEGO PRZED ZBIEGNIĘCIEM.....12

ROZDZIAŁ VI. ORGANIZACJA PRACY MANEWROWEJ13

1. PODSTAWIANIE WAGONÓW NA BOCZNICĘ KOLEJOWĄ13
2. ZABIERANIE WAGONÓW Z BOCZNICY KOLEJOWEJ13
3. WAŻENIE WAGONÓW13
4. PLANOWANIE PRACY MANEWROWEJ13
5. POWIADAMIANIE PRACOWNIKÓW13

ROZDZIAŁ VII. OBSŁUGA PUNKTÓW ZDAWCZO-ODBIORCZYCH I ŁADUNKOWYCH.....14

1. PRZYJMOWANIE WAGONÓW NA PUNKTACH ZDAWCZO-ODBIORCZYCH ...14
2. PRZYJMOWANIE SAMOCHODÓW-CYSTERN NA PUNKTACH ZDAWCZO-ODBIORCZYCH14
3. URZĄDZENIA ROZŁADUNKOWE14
4. CZYNNOŚCI ŁADUNKOWE14
5. PRZEKAZYWANIE WAGONÓW NA PUNKTACH ZDAWCZO-ODBIORCZYCH..14
6. TANKOWANIE PALIWA Z CYSTERN SAMOCHODOWYCH DO ZBIORNIKA NA BOCZNICY.....14

ROZDZIAŁ VIII. TOWARY NIEBEZPIECZNE15

1. OPIS TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH NA BOCZNICY KOLEJOWEJ.....15
2. POSTĘPOWANIE Z TOWARAMI NIEBEZPIECZNYMI NA BOCZNICY KOLEJOWEJ16
3. KWALIFIKACJE I SZKOLENIA PRACOWNIKÓW UCZESTNICZĄCYCH

W PROCESIE PRZEWOZU KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH.....	16
4. WYPOSAŻENIE I OZNAKOWANIE TABORU KOLEJOWEGO.....	16
5. DORADCA DS. BEZPIECZEŃSTWA PRZEWOZU TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH.....	16

ROZDZIAŁ IX. NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM I UTRZYMANIE16

1. INFRASTRUKTURA KOLEJOWA	16
2. TABOR KOLEJOWY	17
3. URZĄDZENIA NIE STANOWIĄCE INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ	17

ROZDZIAŁ X. STANOWISKA ZWIĄZANE Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM I OKREŚLONE DLA NICH WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE17

ROZDZIAŁ XI. BEZPIECZEŃSTWO18

1. WARUNKI ZACHOWANIA BEZPIECZEŃSTWA PRACOWNIKÓW I TABORU KOLEJOWEGO	18
2. PRACA MANEWROWA W ZŁYCH WARUNKACH ATMOSFERYCZNYCH I ZIMOWYCH	19
3. DZIAŁANIA PODEJMOWANE WE WSPÓŁPRACY Z INNYMI ZARZĄDCAMI INFRASTRUKTURY	19
4. POSTĘPOWANIE W RAZIE WYPADKU LUB INCYDENTU	19
5. POSTĘPOWANIE W SYTUACJACH WPŁYWAJĄCYCH NA BEZPIECZEŃSTWO	19

ROZDZIAŁ XII. WSPÓŁPRACA Z INNYMI PODMIOTAMI20

1. JEDNOSTKI ORGANIZACYJNE WYZNACZONE DO WSPÓŁPRACY	20
2. WYKAZ ADRESÓW I NUMERÓW TELEFONÓW	20

ROZDZIAŁ XIII. POSTANOWIENIA KOŃCOWE21

1. ROZDZIELNIK REGULAMINU	21
2. SPOSÓB UDOSTĘPNIENIA REGULAMINU PRACOWNIKOM BOCZNICY KOLEJOWEJ	21
3. PROCEDURA WPROWADZANIA ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ W TREŚCI REGULAMINU	21
4. OSOBA ODPOWIEDZIALNA ZA AKTUALNOŚĆ REGULAMINU	20
5. SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ	22

ROZDZIAŁ XIV. ZAŁĄCZNIKI DO REGULAMINU 23

1. PLAN SCHEMATYCZNY BOCZNICY KOLEJOWEJ	23
2. WYKAZ OSÓB ZAPOZNANYCH Z TREŚCIĄ REGULAMINU	24
3. WYKAZ TELEFONÓW ALARMOWYCH	25
4. KARTA CHARAKTERYSTYKI TOWARU NIEBEZPIECZNEGO	26

ROZDZIAŁ I.

POSTANOWIENIA OGÓLNE

1. BOCZNICA KOLEJOWA

1.1. NAZWA I LOKALIZACJA

- 1) bocznicą kolejową, normalnotorową, stacyjną – PGE Energetyka Kolejowa Oddział w Warszawie – Paliwa ul. Chłopickiego 52, 04-275 Warszawa przy stacji Gdynia zwana w dalszej części niniejszego regulaminu „Stacja paliw Gdynia”.
- 2) Adres boczniccy : ul. Osada Kolejowa 12 81-220 Gdynia,
- 3) Bocznicą usytuowaną jest na działkach nr 5(98/40); 148(81/5) ; obręb 0015 Gdynia Grabówek

1.2. PUNKT ODGAŁĘZIENIA

Bocznicą Stacja paliw Gdynia odgałęzia się rozjazdem nr 93 od toru stacyjnego nr 404 w km 206,317 linii kolejowej nr 201 Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port
Bocznicą posiada własny kilometrąż
Początek boczniccy/granica utrzymania koniec rozjazdu nr 93 w km 206,344/0,000 toru nr 64
Koniec boczniccy – kozioł oporowy toru nr 64 w km 0,575

1.3. TORY DOJAZDOWE

Tor komunikacyjny nr 404 Zarządca: PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Gdyni

1.4. PRZEZNACZENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ

Bocznicą „PGE ENERGETYKA KOLEJOWA „ Oddział w Warszawie – Paliwa, przeznaczona jest do:

- tankowania pojazdów kolejowych licencjonowanych przewoźników.
- rozładunku paliwa z cystern samochodowych do zbiornika naziemnego przy udziale przedstawiciela boczniccy.

Stacja Paliw jest stacją bezobsługową.

1.5. STATUS BOCZNICY KOLEJOWEJ

Bocznicą w całości usługowa – obsługa techniczna pociągu, objęta Certyfikatem bezpieczeństwa.

Regulamin pracy boczniccy kolejowej jest udostępniony na stronie internetowej spółki PGE Energetyka Kolejowa Oddział Paliwa

2. UŻYTKOWNIK BOCZNICY KOLEJOWEJ

2.1. NAZWA I SIEDZIBA

Użytkownikiem bocznicy jest PGE Energetyka Kolejowa Oddział w Warszawie – Paliwa ul. Chłopickiego 52, 04- 275 Warszawa,

2.2. PODSTAWA DO ZARZĄDZANIA INFRASTRUKTURĄ KOLEJOWĄ

1) Bocznica jest dzierżawiona od PKP S.A. na podstawie umowy dzierżawy D80-KNDE-4NS/15 z dnia 09.07.2015r. :

3. PODSTAWA PRAWNA I CEL OPRACOWANIA REGULAMINU

- 1) Podstawą prawną opracowania Regulaminu jest Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji.
- 2) Celem opracowania regulaminu pracy bocznicy jest usystematyzowanie i ustalenie zbioru zasad i wymagań dla bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicy kolejowej. Regulamin określa wymogi w zakresie obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz wskazuje sposoby bezpiecznego wykonywania ruchu kolejowego na bocznicy z uwzględnieniem obostrzeń techniczno-ruchowych wynikających z warunków miejscowych na bocznicy kolejowej oraz postanowień przepisów wewnętrznych.

4. ZAKRES OBOWIĄZYWANIA REGULAMINU

Regulamin bocznicy kolejowej obowiązuje pracowników PGE Energetyka Kolejowa wykonujących czynności na terenie bocznicy.

Podmiot zewnętrzny:

- drużyna trakcyjna przewoźnika kolejowego dokonującego naboru paliwa
- pracownicy dostawcy paliwa z użyciem autocysterny
- diagnosta dokonujący przeglądów kwartalnych, rocznych i pięcioletnich na terenie bocznicy.

5. PRZEPISY WEWNĘTRZNE

5.1. PRZEPISY WŁASNE

Na terenie bocznicy obowiązują następujące własne przepisy wewnętrzne:

- 1) ET-13 Instrukcja w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów,
- 2) ET-18 Instrukcja utrzymania bocznicy kolejowych.

5.2. PRZEPISY INNEGO ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

Instrukcje wewnętrzne PKP PLK S.A wykorzystywane zgodnie z pismem Biura Zarządu PKP PLK S.A. Nr :IBZ8-0705-1/12 z dnia 13.06.2012 r.:

- 1) Ie-1 (E-1) Instrukcja sygnalizacji.

5.3 PRZEPISY PRZEWOŹNIKA KOLEJOWEGO

Obowiązują przepisy własne przewoźników kolejowych dokonujących naboru paliwa

ROZDZIAŁ II.

OPIS BOCZNICY KOLEJOWEJ

1. TORY

Nr toru	Przeznaczenie	Początek (pkt/km)	Koniec (pkt/km)	Dł. całkowita	Dł. użyteczna	Pojemność (mb)	Typ szyn	Typ podkładów
64	Tankowanie pojazdów	KR 93/km 206,344/0,000	k.o.km 0,575	575	533	Jednorazowo jeden pojazd	S49	betonowe

2. ROZJAZDY, SKRZYŻOWANIA TORÓW

1) Rozjazdy na terenie bocznicy

Numer rozjazdu	Typ	promień	skos	Typ szyny	Typ podrozdjezdnic	Rodzaj nastawiania	Położenie zasad.	Uwagi
93	ZwL	R=190	1;9	S49	drewniane	E	Na tor nr 64	Własność PKP PLK S.A.

3. OBROTNICE, SUWNICE I WYWROTNICE WAGONOWE

Nie występują

4. KOLEJOWE OBIEKTY INŻYNIERYJNE

Nie występują

5. PRZEJAZDY KOLEJOWO-DROGOWE I PRZEJŚCIA

Na terenie bocznicy znajduje się:

- przejazd wewnętrzny w km 0,404 krzyżujący się w poziomie szyn z torem nr 64

6. WAGI WAGONOWE

Nie występują

7. INNE URZĄDZENIA

Brak

8. BRAMY KOLEJOWE

Brak

9. URZĄDZENIA ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM

1) Wykolejnice, ich położenie zasadnicze na torze dojazdowym do bocznicy

Numer toru	Numer wykolejnicy	Położenie zasadnicze	Sposób obsługi
1	2	3	4
64	Wk 93	nałożona	Elektrycznie – Własność PKP PLK S.A.

10. POSTERUNKI TECHNICZNE

Brak

11. SYGNALIZATORY, WSKAŹNIKI I TABLICE

- 1) Tarcza manewrowa Tm 202 dla wyjazdu z bocznicy, ustawiona po prawej stronie toru nr 64 w km 206,378/0,093 Własność PKP PLK S.A.
- 2) Tarcza zaporowa Z1 ustawiona na zakończeniu toru nr 64 w km 0,565 po prawej stronie poduszki piaskowej
 - 1) Tablice:
 - Tablica z napisem : Bocznicza PGE Energetyka Kolejowa Oddział Paliwa. Stacja paliw Gdynia ustawiona w punkcie początkowym bocznicy obok toru nr 64 w km 0.016
 - Tablica z napisem „Punkt tankowania” ustawiona w km 0,424 obok toru nr 64.

12. OŚWIETLENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ

1. Punkt tankowania oświetlony jest przez :
 - cztery lampy, każda o mocy 100 W,
 - dwie lampy każda o mocy 70 W,
2. Oświetlenie bocznicy umożliwia nabór paliwa w porze nocnej.

ROZDZIAŁ III.

PROWADZENIE RUCHU KOLEJOWEGO

1. OKRĘGI NASTAWCZE

Brak

2. REJONY MANEWROWE BOCZNICY KOLEJOWEJ

Tory bocznicy stanowią jeden rejon manewrowy, gdzie pracę manewrową wykonuje się przy użyciu jednego pojazdu kolejowego z napędem.

3. ŚRODKI ŁĄCZNOŚCI

1	Telefon komórkowy	Kierownik stacji paliw	739006826
2	Telefon stacjonarny	dyżurny ruchu dysponujący stacją Gdynia Port „GPB”	58 7212180

4. UZGADNIANIE RUCHU KOLEJOWEGO PRZEZ POŁĄCZENIE Z INFRASTRUKTURĄ STYCZNĄ

1. Wjazdy lub wyjazdy na i z bocznicy odbywają się po uzgodnieniu uprawnionego przedstawiciela licencjonowanego przewoźnika: radiotelefoniczne, z dyżurnym ruchu dysponującym stacją Gdynia Port „GPB”

5. UKŁADANIE DROGI PRZEBIEGU

Rozjazd odgałęziający nr 93 oraz Wk 5005 sterowane elektrycznie z nastawni dysponującej stacji Gdynia Port „GPB”

6. POZWOLENIE NA JAZDĘ

- 1) Wjazd pojazdu kolejowego z torów stacyjnych w kierunku bocznic Paliwa może się odbyć po uzgodnieniu wjazdu z dyżurnym ruchu dysponującym stacji Gdynia Port „GPB” na sygnał Ms2 „Jazda manewrowa dozwolona” wyświetlony na Tm201. lub na radiotelefoniczne polecenie dyżurnego ruchu.
- 2) Przedstawiciel przewoźnika zgłasza do dyżurnego ruchu dysponującego stacji Gdynia Port „GPB” gotowość do wjazdu z bocznic na tory stacyjne.
- 3) Wjazd na tory stacyjne odbywa się po uzgodnieniu jazdy z dyżurnym ruchu dysponującym Gdynia Port „GPB” na sygnał Ms2 „Jazda manewrowa dozwolona” wyświetlony na Tm 202 lub radiotelefoniczne polecenie dyżurnego ruchu.

ROZDZIAŁ IV.

WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY KOLEJOWEJ

1. OGRANICZENIA DOTYCZĄCE TABORU

- 1) Na terenie bocznic kolejowych obowiązuje **skrajnia budowli typu A wg normy PN-EN 15273-3.**
- 2) Lokalizacja budowli lub urządzeń dla których nie jest zachowana skrajnia budowli - brak
- 3) Największy dopuszczalny nacisk osi na szynę dla:
 - toru nr 64 wynosi 200 kN /oś,
- 4) Masa hamująca obliczana jest zgodnie z Instrukcjami przewoźnika kolejowego

2. MAKSYMALNE PRĘDKOŚCI JAZD MANEWROWYCH PO TORACH BOCZNICY KOLEJOWEJ

Prędkość jazdy po torze bocznic wynosi 5 km/h, za wyjątkiem dojazdu na punkt tankowania , gdzie prędkość należy ograniczyć do 3 km/h.

3. MANEWRY PRZEZ PRZEJAZDY KOLEJOWO-DROGOWE I PRZEJŚCIA

Manewry przez przejazdy wewnętrzny w km 0,404 krzyżujący się w poziomie szyn z torem nr 64, :

- Przed przejazdem manewrującego taboru na przejazd kolejowy, należy dać sygnał „Baczność”, i bacznie obserwować przejazd tak, aby w razie zauważenia przeszkody do jazdy natychmiast zatrzymać tabor;

W razie pchania taboru kierownik pociągu/kierownik manewrów powinien znajdować się na początku pierwszego wagonu lub - w przypadku złych warunków atmosferycznych - poprzedzać go i podawać odpowiednie sygnały.

4. RUCH LOKOMOTYW SPOZA BOCZNICY PO TORACH BOCZNICY

Pojazdy przewoźników dokonujących naboru paliwa mogą się poruszać w oparciu zapisy zawarte w umowie z PGE Energetyka Kolejowa Oddział w Warszawie – Paliwa. Kierujący pojazdami powinni posiadać potwierdzoną znajomość Regulaminu Pracy boczniczy PGE Energetyka Oddział Paliwa Stacji Gdynia Port oraz Regulaminu technicznego stacji Gdynia Port.

5. MOŻLIWOŚĆ WYKONYWANIA MANEWRÓW TABOREM BOCZNICY PO INFRASTRUKTURZE STYCZNEJ

- bocznicza nie posiada własnego taboru

ROZDZIAŁ V.

ZASADY PROWADZENIA PRACY MANEWRÓW

1. PODMIOTY UPRAWNIONE DO WYKONYWANIA MANEWRÓW

Pojazdy kolejowe licencjonowanego przewoźnika kolejowego dokonującego naboru paliwa , którego prawa i obowiązki względem przedmiotowej boczniczy reguluje odrębna umowa.

2. TABOR KOLEJOWY PRZEZNACZONY DO OBSŁUGI BOCZNICY KOLEJOWEJ

Naboru paliwa dokonują pojazdy trakcją spalinową licencjonowanego przewoźnika zgodnie z zawartą umową z PGE Energetyka kolejowa Oddział Paliwa

3. URZĄDZENIA I ŚRODKI TRAKCYJNE

Brak

4. OBSADA DRUŻYN TRAKCYJNYCH I ICH WYPOSAŻENIE

- 1) Obsada drużyny trakcyjnej:
Zgodnie z Instrukcją licencjonowanego przewoźnika
- 2) Obsada pojazdu;
- Zgodnie z Instrukcją licencjonowanego przewoźnika

5. OBSADA DRUŻYN MANEWRÓW I ICH WYPOSAŻENIE

- Obsada trakcyjna przewoźnika.

6. DOZWOLONE SPOSOBY WYKONYWANIA MANEWRÓW

System odstawczy.

7. USYTUOWANIE POJAZDÓW TRAKCYJNYCH (LOKOMOTYW) W SKŁADZIE MANEWRÓW

Na boczniczy jednocześnie może znajdować się jeden pojazd dokonujący naboru paliwa

8. ZABEZPIECZENIE TABORU KOLEJOWEGO PRZED ZBIEgniĘCIEM

1) Sprzęganie i rozprzęganie pojazdów

a) Nie dotyczy

2) Zabezpieczenia taboru kolejowego przed zbiegnięciem

Przed przystąpieniem do naboru paliwa drużyna trakcyjna przewoźnika ma obowiązek zahamowania pojazdu hamulcem postojowym

ROZDZIAŁ VI.

ORGANIZACJA PRACY MANEWROWEJ

1. WJAZD POJAZDÓW NA BOCZNICĘ KOLEJOWĄ

1) Obsługa bocznicy odbywa się całodobowo.

2) Praca manewrowa realizowana jest w zależności do potrzeb po dostawie paliwa do stacji paliw Gdynia. Naboru paliwa dokonuje licencjonowany przewoźnik zgodnie z umową.

2. Pracę manewrową organizuje oraz nadzoruje kierownik manewrów licencjonowanego przewoźnika kolejowego dokonującego naboru paliwa.

3. ZABIERANIE WAGONÓW Z BOCZNICY KOLEJOWEJ

Nie dotyczy.

4. WAŻENIE WAGONÓW

Bocznicą nie posiada wagi wagonowej

5. PLANOWANIE PRACY MANEWROWEJ

Nie jest wymagane

6. POWIADAMIANIE PRACOWNIKÓW

1) Praca manewrowa w obrębie bocznicy odbywa się na polecenie i pod kierunkiem pracownika przewoźnika dokonującego naboru paliwa pełniącego obowiązki kierownika manewrów.

2) Kierownik manewrów przed wyjazdem z bocznicy omawia plan pracy manewrowej z dyżurnym ruchu dysponującym stacją Gdynia Port „GPB”

3) Kierownik manewrów informację o planowanym zakresie pracy manewrowej na terenie stacji przekazuje maszyniście. Dalsza praca manewrowa prowadzona jest w oparciu o postanowienia Regulaminu technicznego stacji Gdynia Port

4) Wyjazd z bocznic na tory stacyjne odbywa się sygnał Ms2, „Jazda manewrowa dozwolona „ wyświetlony na Tm 202, lub na radiotelefoniczne polecenie dyżurnego ruchu dysponującego stacją Gdynia Port „GPB”

ROZDZIAŁ VII.

OBSŁUGA PUNKTÓW ZDAWCZO-ODBIORCZYCH I ŁADUNKOWYCH

1. PRZYJMOWANIE WAGONÓW NA PUNKTACH ZDAWCZO-ODBIORCZYCH

Nie przewiduje się dostaw paliwa wagonami cysternami.

2. PRZYJMOWANIE SAMOCHODÓW-CYSTERN NA PUNKTACH ZDAWCZO-ODBIORCZYCH

1. Przyjmowanie paliwa od licencjonowanego przewoźnika autocystern przeznaczonych dla PGE Energetyka Kolejowa " Stacja Paliw Gdynia " odbywa się w punkcie zrzutu paliwa na terenie Stacji Paliw.
2. Ze strony licencjonowanego przewoźnika paliwo przekazuje upoważniony pracownik dostawcy, a ze strony boczniccy przyjmuje upoważniony pracownik stacji paliw.
3. Dostawy paliwa przekazywane są przez licencjonowanego przewoźnika na podstawie listów przewozowych .
4. Obowiązkiem przedstawiciela użytkownika boczniccy odbierającego dostawę paliwa jest sprawdzenie :

-Czy dostawa przeznaczona jest dla stacji paliw.

- Czy dostarczone ilości paliwa nie przekraczają wolnej pojemności w zbiorniku stacji paliw.

- Temperaturę i gęstość paliwa .

5. Do kwitowania listów przewozowych upoważniony jest pracownik stacji paliw.

3. URZĄDZENIA ROZŁADUNKOWE

Bocznicca nie posiada własnych urządzeń,

4. CZYNNOŚCI ŁADUNKOWE

Nie będą wykonywane.

5. PRZEKAZYWANIE WAGONÓW NA PUNKTACH ZDAWCZO-ODBIORCZYCH

Nie dotyczy.

6. TANKOWANIE PALIWA Z CYSTERN SAMOCHODOWYCH DO ZBIORNIKA NA BOCZNICY.

1. . Kierowca ustawia cysternę w miejscu rozładunku zaciąga hamulec ręczny i kontroluje ciśnienie powietrza w instalacji pojazdu.

2. Po przyjeździe autocysterny do stacji paliw osoba przyjmująca dostawę przy udziale kierowcy zobowiązana jest do sprawdzenia:

- Czy dostawa przeznaczona jest dla Kupującego (Odbiorcy). W przypadku potwierdzenia, osoba przyjmująca dostawę zobowiązana jest do potwierdzenia pisemnie na wszystkich egzemplarzach Dowodu Wydania lub Dowodu Dostawy.

- Czy dostarczone ilości paliwa nie przekraczają wolnej pojemności w zbiorniku magazynowych poprzez pomiar poziomu paliwa w zbiorniku, do którego ma być zlane paliwo.

- Temperaturę i gęstość produktu . Pomiar gęstości i temperatury muszą być dokonane urządzeniami posiadającymi ważną legalizację.

3. Kierowca autocysterny ponosi odpowiedzialność za:

- Zgodność zawartości komór autocysterny z informacją zawartą w Dowodzie Wydania lub

w Dowodzie Dostawy i prawidłowe podłączenie węży spustowych do właściwych zaworów autocysterny.

- Sprawdzenie prawidłowości podłączenia węży spustowych po stronie autocysterny z uwzględnieniem rozmieszczenia asortymentu produktów w komorach autocysterny, określonych w Dowodzie Wydania lub w Dowodzie Dostawy.

4. Stacja Paliw ponosi odpowiedzialność za:

- Sprawdzenie czy dostarczone ilości produktów w poszczególnych asortymentach nie przekraczają wolnej pojemności w zbiornikach magazynowych.

- Prawidłowe i czytelne oznakowanie króćców spustowych na stacji paliw.

- Sprawdzenie prawidłowości podłączenia węży spustowych zarówno po stronie autocysterny jak i zbiornika z uwzględnieniem rozmieszczenia asortymentu produktów paliw w komorach autocysterny i zbiornikach.

5. Na koniec dostawy paliwa dokonywany jest wydruk z systemu kontrolno-pomiarowego

ROZDZIAŁ VIII.

TOWARY NIEBEZPIECZNE

1. OPIS TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH NA BOCZNICY KOLEJOWEJ

1) Na bocznicę „Stacja paliw Gdynia” i jej punkt rozładunku przyjmowane są towary niebezpieczne klasy 3.

- Olej napędowy do silników Diesla

materiał ciekły zapalny o temperaturze zapłonu nie wyższej niż 60° C,

klasa 3,

grupy pakowania III,

numer identyfikacyjny (rozpoznawczy) zagrożenia – 30

numer identyfikacyjny UN materiału – 1202.

2) Bocznicą nie bierze udziału w procesie przewozu kolejną towarów niebezpiecznych.

3) Na bocznicę PGE Energetyka Kolejowa Stacja Paliw Gdynia olej napędowy do silników Diesla rozładowywany jest z cystern samochodowych wg międzynarodowej konwencji dotyczącej drogowego przewozu towarów i ładunków niebezpiecznych - ADR.

Dojazd do i z bocznicę PGE Energetyka Kolejowa S.A. Oddział Paliwa samochodów autocystern odbywa się od strony ul. Osada Kolejowa

4) Zagrożenia i sposoby ochrony

a) szczególne zagrożenia i środki ochrony ujęte są w karcie charakterystyki towaru niebezpiecznego stanowiącej Załącznik nr 4 do Regulaminu

b) podczas rozładunku w strefie zagrożenia wybuchem pod żadnym pozorem nie wolno używać otwartego ognia,

c) posługiwać się narzędziami i urządzeniami, które nie posiadają wymaganych atestów.

d) do zabezpieczenia pojazdów przed zbiegnięciem należy używać hamulców postojowych

e) Zabrania się stosowania tradycyjnych płóz hamulcowych.

f) jednocześnie na bocznicę może przebywać jeden pojazd dokonujący naboru paliwa

5) Olej napędowy do silników Diesla nie należy do TWR

2. POSTĘPOWANIE Z TOWARAMI NIEBEZPIECZNYMI NA BOCZNICY KOLEJOWEJ

1) Czynności tankowania na bocznicę wykonywane są na torze nr 64, na długości tacy z prefabrykowanych płyt żelbetowych. Taca długości 12 m.

- 2) Punkt tankowania wyznaczony jest w km 0,0,424 toru nr 64
 3) Rozładunek paliwa do zbiorników naziemnych odbywa się z użyciem urządzeń do zrzutu paliwa dostawcy

3. KWALIFIKACJE I SZKOLENIA PRACOWNIKÓW UCZESTNICZĄCYCH W PROCESIE PRZEWOZU KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

- nie dotyczy

4. WYPOSAŻENIE I OZNAKOWANIE TABORU KOLEJOWEGO

- nie dotyczy

5. DORADCA DS. BEZPIECZEŃSTWA PRZEWOZU TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

Czynności doradcy ds. bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych pełni osoba posiadające wymagane kwalifikacje zgodnie z zawartą Umową. Kontakt za pośrednictwem koordynatora zespołu ds. technicznych tel. 697042724

ROZDZIAŁ IX.

NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM I UTRZYMANIEM

1. INFRASTRUKTURA KOLEJOWA

1) Wykaz elementów infrastruktury kolejowej na bocznicach

obiekt	przeglądy okresowe/ kto dokonuje	obchody/ kto dokonuje	ogłędziny/ kto dokonuje
1)Tor nr 64	1. Roczny 2. Pięcioletni Umowa z upoważnionym diagnostą	Co 3 miesiące – zgodnie z Umową z upoważnionym diagnostą	Umową z upoważnionym diagnostą
System oświetleniowy bocznic	1. Roczny 2. Pięcioletni PGE Energetyka S.A. – osoba uprawniona	PGE Energetyka Kolejowa S.A. – osoba uprawniona	PGE Energetyka Kolejowa S.A. – osoba uprawniona

2) Czynności utrzymaniowe – naprawcze

Obiekt	Diagnostyka	Konserwacja	Utrzymanie
1)Tor nr 64	Wyniki badań , pomiarów oraz zalecenia ujęte są w Protokole z przeglądu bocznic	W ramach ogłędzin lub doraźnie przez wskazane przez kierownika sekcji osoby	Usterki usuwane są we własnym zakresie lub na zlecenie przez osoby uprawnione
System oświetleniowy bocznic	Protokół z przeglądu urządzeń oświetlenia zewnętrznego.	W ramach ogłędzin lub doraźnie przez wskazane przez kierownika sekcji osoby	Usterki usuwane są we własnym zakresie

3) Osoby odpowiedzialne

Za bieżący nadzór nad utrzymaniem torów na bocznicę stacja paliw Gdynia oraz przestrzeganiem cykli obchodów torów, oględzin rozjazdów, kontroli okresowych i pomiarów odpowiedzialny jest kierownik stacji paliw

4) Wpływ prac nadzorczych i utrzymaniowych na ruch kolejowy na bocznicę

W czasie wykonywania robót utrzymania należy zamknąć tor dla pracy manewrowej poprzez:

- a) ustawianie tarczy D1 „STÓJ” (zgodnie z instrukcją Ie-1 (E-1) Instrukcja sygnalizacji PKP PLK S.A.) od strony wjazdu na zamknięty odcinek toru,
- b) powiadomienie dyżurnego ruchu o konieczności wstrzymania wjazdu na bocznicę

2. TABOR KOLEJOWY

Bocznica nie posiada własnego taboru

3. URZĄDZENIA NIE STANOWIĄCE INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

Brak

ROZDZIAŁ X.

STANOWISKA ZWIĄZANE Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM I OKREŚLONE DLA NICH WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE

Użytkownik bocznicę nie zatrudnia pracowników związanych z transportem kolejowym na terenie bocznicę

ROZDZIAŁ XI.

BEZPIECZEŃSTWO

1. WARUNKI ZACHOWANIA BEZPIECZEŃSTWA PRACOWNIKÓW I TABORU KOLEJOWEGO

1.1 Zasady obowiązujące podczas wykonywania pracy manewrowej

- 1) Każda osoba przebywająca na bocznicę obowiązana jest przestrzegać przepisów bezpieczeństwa wynikających z niniejszego regulaminu, a także stosować się do ogólnie obowiązujących w Spółce przepisów porządkowych.
- 2) Chodzić należy wyłącznie po międzytorzach. Przed przejściem przez tory należy sprawdzić, czy nie ma przeszkód i rozejrzeć się w obydwie strony, czy nie nadjeżdża tabor. Przez tory należy przechodzić prostopadłe do ich osi. Nie wolno przechodzić po główkach szyn.
- 3) Należy unikać chodzenia po rozjazdach. W przypadku koniecznej potrzeby przejścia przez rozjazd nie należy stawiać stopy na główkach szyn, oraz pomiędzy iglicą, a opornicą.
- 4) Nie wolno przebywać na międzytorzu w czasie przejazdu składu manewrowego, gdy

odległość między osiami sąsiednich torów jest mniejsza niż 5 metrów.

- 5) Nie wolno przechodzić przez ładunki wagonów.
- 6) Przy przechodzeniu przez tory zastawione taborem należy korzystać z pomostów hamulcowych oraz przerw między stojącymi wagonami, o ile odległość między nimi wynosi, co najmniej 20 metrów lub obejść stojący tabor w odległości 10 metrów od ostatniego wagonu.
- 7) Nie wolno przechodzić przez tory tuż przed nadjeżdżającym taborem, jak również bezpośrednio za przejeżdżającym taborem.
- 8) Zabrania się zeskakiwania lub wskakiwania do taboru będącego w ruchu.
- 9) Nie wolno stać lub chodzić po materiałach zgromadzonych na międzytorzach do wymiany nawierzchni, względnie budowy urządzeń oraz po materiałach i przedmiotach pozostałych po dokonanych robotach, jak również po kopcach śniegu, piasku żwiru itp.
- 10) Teren bocznic kolejowej powinien być utrzymany w czystości, a podejście do stanowiska wygodne i bezpieczne.
- 12) Szczegółowe zasady prowadzenia pracy manewrowej na terenie bocznic zostały określone w Instrukcji ET-14 Instrukcja o technice wykonywania manewrów PGE Energetyka Kolejowa

1.2 Ochrona przeciwpożarowa

- 1) Bocznicę wyposażoną jest w instrukcję bezpieczeństwa pożarowego która znajduje się w pomieszczeniu pracownika
- 2) **Wszystkich pracowników obowiązują postanowienia Instrukcji bezpieczeństwa pożarowego.**
- 3) W razie zauważenia pożaru na terenie bocznic należy niezwłocznie powiadomić najbliższą jednostkę Straży Pożarnej.

Uwaga!

Droga pożarowa znajdująca się na terenie bocznic jest oznakowana i musi być zawsze wolna od taboru.

2. PRACA MANEWROWA W ZŁYCH WARUNKACH ATMOSFERYCZNYCH I ZIMOWYCH

- 1) W czasie złych warunków atmosferycznych (gwałtowna burza, zamieć, mgła) lub w razie braku widoczności należy prace manewrowe przerwać lub zmniejszyć prędkość tak, aby manewrujący pojazd mógł być zatrzymany natychmiast w przypadku pojawienia się przeszkody.
- 2) W warunkach zimowych należy zachować szczególne środki ostrożności, zwracając uwagę na stan techniczny obiektów i urządzeń infrastruktury bocznic przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego.
- 3) Za utrzymanie bocznic w stanie przejezdności odpowiedzialny jest Kierownik stacji paliw
- 4) Za podjęcie działań związanych z odśnieżaniem toru oraz przejazdu odpowiedzialny jest Kierownik stacji paliw.
- 5) Przygotowanie odpowiedniej ilości sprzętu i materiałów niezbędnych do utrzymania we właściwym stanie technicznym bocznic w okresie zimowym, zmagazynowanie w wyznaczonych punktach oraz wykonanie prac przygotowawczych do okresu zimowego należy do obowiązków Kierownika stacji paliw.
- 6) Materiały do prowadzenia akcji odśnieżnych znajdują się w kontenerze

3. DZIAŁANIA PODEJMOWANE WE WSPÓŁPRACY Z INNYMI ZARZĄDCAMI INFRASTRUKTURY

W sytuacjach wyjątkowych i trudnych warunkach dopuszcza się współpracę pomiędzy bocznicą a Zarządcą infrastruktury stycznej polegającą m.in. na:

- umożliwieniu wjazdu na teren bocznicy pojazdom innych przewoźników
- awaryjny rozładunek na terenie bocznicy uszkodzonego wagonu

Wszystkie czynności wykonywane są na wniosek przedstawiciela Zarządcy infrastruktury, za zgodą i pod kierunkiem kierownika stacji paliw

4. POSTĘPOWANIE W RAZIE WYPADKU LUB INCYDENTU

- 1) Tryb postępowania po zaistnieniu zdarzenia kolejowego na torach bocznicowych reguluje instrukcja ET-13 Instrukcja w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów PGE Energetyka Kolejowa
- 2) Bocznicą wyposażoną jest w instrukcję ET-13, która znajduje się w dyspozycji kierownika stacji paliw.
- 3) Spis telefonów alarmowych stanowi Załącznik nr 3 do niniejszego regulaminu.

5. POSTĘPOWANIE W SYTUACJACH WPLYWAJĄCYCH NA BEZPIECZEŃSTWO

1) Zagrożenia przejezdności lub stabilności torów

1. W razie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu należy stosować wszelkie dostępne środki w celu niedopuszczenia do wypadku, a gdy to jest niemożliwe - zmniejszenia skutków wypadku.

2. Pracownik, który zauważył lub dowiedział się o przeszkodzie dla ruchu, zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu lub o wypadku kolejowym, powinien o tym zgłosić dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu.

3. W czasie zamieci lub wzmożonych opadów śnieżnych drużyna trakcyjna przewoźnika dokonującego naboru paliwa powinna podczas jazdy pociągu zwracać uwagę, czy nie tworzą się zaspas, które mogą stanowić przeszkodę do ruchu. O tworzeniu się zasp śnieżnych na szlaku, które mogą stanowić przeszkodę do ruchu, drużyna trakcyjna powinna zawiadomić dyżurnego ruchu najbliższej stacji, w przypadku gdy zaspas występują na terenie infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PGE Energetyka Kolejowa należy powiadomić kierownika stacji paliw.

4. Drużyny trakcyjne pojazdów jadących podczas gwałtownej ulewy powinny:

- a) dostosować prędkość pociągu do panujących warunków tak, aby można było zatrzymać pojazd przed przeszkodą,
- b) przed miejscami zagrożonymi wskutek ulewy lub przyboru wód – zatrzymać pojazd i dokonać oględzin toru,
- d) w razie stwierdzenia przeszkody do jazdy lub wątpliwości co do bezpiecznej jazdy pociągu, zawiadomić o tym dyżurnego ruchu najbliższej stacji.

5. W razie stwierdzenia pęknięcia szyny, deformacji toru, osuwiska, podmycia torowiska, drzew lub elementów infrastruktury kolejowej znajdujących się w skrajni budowli należy:

- a) jeżeli jest to możliwe, zatrzymać zbliżające się pojazdy przed miejscem uszkodzonym, za pomocą dostępnych środków,
- b) zawiadomić dyżurnego ruchu dysponującego stacji Gdynia Port „GPB”, który powinien zamknąć tor ,

6. W przypadku odczuwalnych w kabinie rzutów poziomych lub/i pionowych należy poinformować o miejscu występowania nierówności pionowych lub/i poziomych najbliższy posterunek ruchu.
- 2) **Wstrzymanie ruchu kolejowego**
- W przypadku stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego na terenie bocznic należy:
- Wstrzymać wszelkie ruchy manewrowe w rejonie zagrożonym
 - Opuścić zagrożone miejsce
 - Powiadomić dyżurnego ruchu dysponującego stacji Gdynia Port „GPB”

ROZDZIAŁ XII.

WSPÓŁPRACA Z INNYMI PODMIOTAMI

1. JEDNOSTKI ORGANIZACYJNE WYZNACZONE DO WSPÓŁPRACY

Podmiot współpracujący :

- PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Gdyni

2. WYKAZ ADRESÓW I NUMERÓW TELEFONÓW

Dyspozytor PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Gdyni	tel. 58 7211202
PKP PLK S.A. Naczelnik sekcji Eksploatacji w Gdyni	tel. 58 7211306
Dyżurny ruchu dysponujący stacji Gdynia Port „GPB”	tel. 58 7212180

ROZDZIAŁ XIII.

POSTANOWIENIA KOŃCOWE

1. ROZDZIELNIK REGULAMINU

Niniejszy regulamin opracowano w 4 jednobrzmiących egzemplarzach, które przydzielono następującym jednostkom organizacyjnym:

1. PGE Energetyka Kolejowa S.A. – Oddział Paliwa - 1 egz.
Stacja Paliw Gdynia - 1 egz.
2. PKP PLK S.A.:
 - PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Gdyni - 1 egz.
 - PKP PLK S.A. Sekcja Eksploatacji w Gdyni - 1 egz.

3. SPOSÓB UDOSTĘPNIENIA REGULAMINU PRACOWNIKOM BOCZNICY KOLEJOWEJ

1. Z postanowieniami regulaminu pracy bocznic kolejowej zostają zapoznani:
 - pracownicy, mający związek z nadzorem, eksploatacją i utrzymaniem bocznicy.
 - pracownicy wykonujący diagnostykę infrastruktury bocznicy
2. Przyjęcie do wiadomości treści regulaminu potwierdza się własnoręcznym podpisem.
3. Prowadzi się rejestr osób określonych w pkt. 1, które zapoznały się z treścią regulaminu, potwierdzając obowiązek jego stosowania. Rejestr stanowi Załącznik nr 2 do Regulaminu.

4. PROCEDURA WPROWADZANIA ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ W TREŚCI REGULAMINU

Wszelkie zmiany i aktualizacje mające wpływ na organizację pracy innych podmiotów należy wprowadzać na bieżąco w uzgodnieniu z tymi podmiotami.

2. Zmiany w Regulaminie pracy boczniczy nie mające wpływu na organizację pracy innych podmiotów nie wymagają uzgodnienia z tymi podmiotami. O zmianach w Regulaminie pracy boczniczy należy jedynie poinformować pisemnie posiadaczy poszczególnych egzemplarzy Regulaminów pracy boczniczy.
3. Uzgodniony projekt zmian do Regulaminu zatwierdza Dyrektor PGE Energetyka Kolejowa Oddział Paliwa po czym należy je przesłać za pokwitowaniem do wszystkich posiadaczy Regulaminu ujętych w pkt XIII.1.
4. Za naniesienie zmian w poszczególnych egzemplarzach Regulaminu odpowiedzialni są ich posiadacze zgodnie z pkt XIII.1.
5. Fakt dokonania określonej zmiany powinien być odnotowany w skorowidzu zmian (pkt.XIII. 5 regulaminu) i podany do wiadomości pracownikom bezpośrednio zatrudnionym bądź związanym z pracą boczniczy oraz pracownikom nadzoru, mającym związek z eksploatacją i utrzymaniem boczniczy.
6. Aktualizacja Regulaminu na stronie internetowej spółki PGE Energetyka Kolejowa Oddział Paliwa

5. OSOBA ODPOWIEDZIALNA ZA AKTUALNOŚĆ REGULAMINU

Za utrzymanie w stanie aktualnym niniejszego Regulaminu oraz informowanie o zmianach posiadaczy poszczególnych egzemplarzy Regulaminów pracy boczniczy, aktualizację na stronie internetowej odpowiedzialny jest koordynator zespołu ds. technicznych

5. SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ

Nr kol.	Numer pisma wprowadzającego zmianę	Zmiana dotyczy	Data wprowadzenia zmiany

ROZDZIAŁ XIV.
ZAŁĄCZNIKI DO REGULAMINU

Załącznik Nr 1

1. PLAN SCHEMATYCZNY BOCZNICY KOLEJOWEJ

2. WYKAZ OSÓB ZAPOZNANYCH Z TREŚCIĄ REGULAMINU

Lp	Imię i nazwisko	Stanowisko/funkcja	Data zapoznania	Podpis pracownika

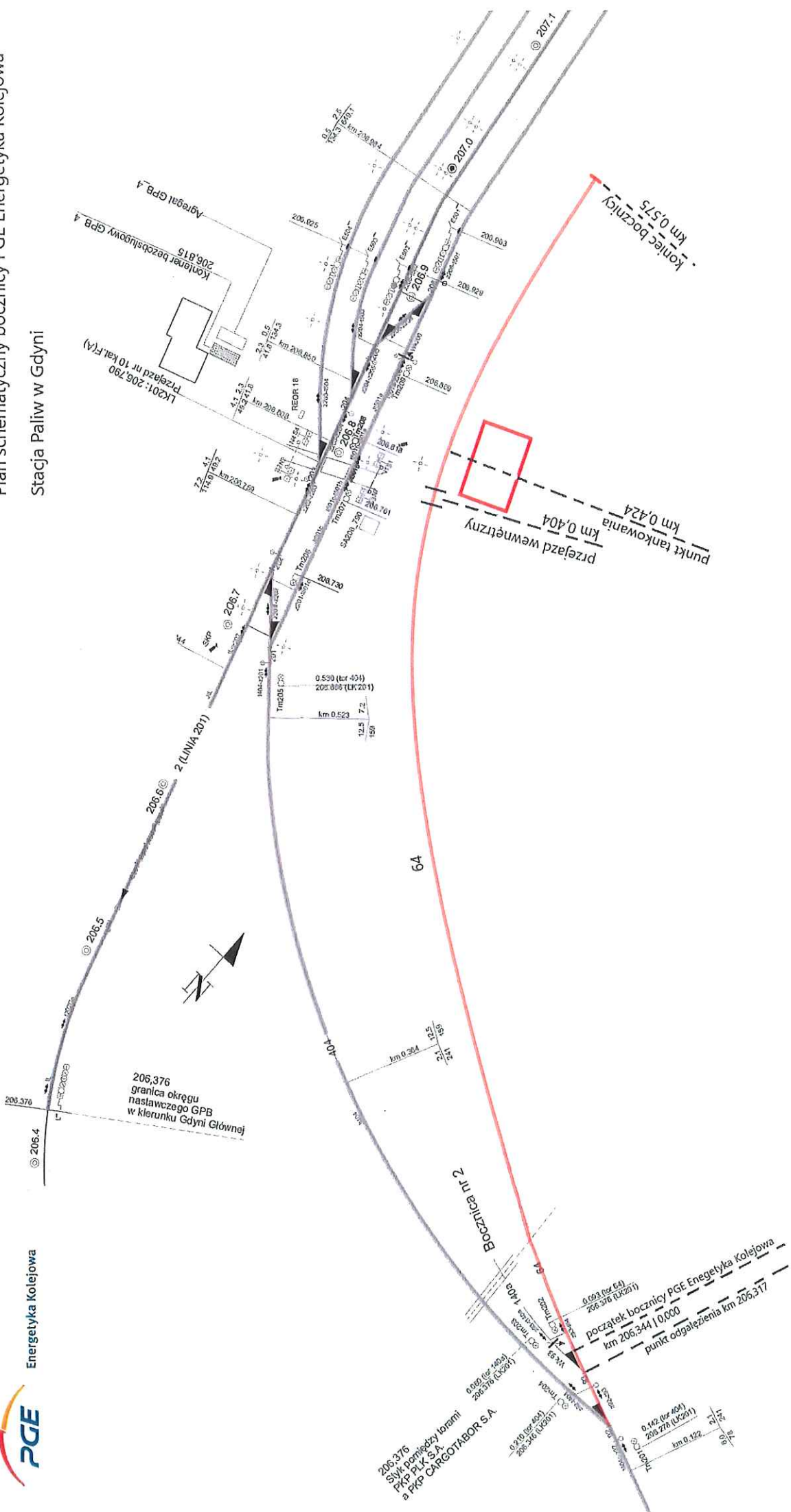
3. WYKAZ TELEFONÓW ALARMOWYCH

Organ/jednostka/stanowisko	Nr telefonu	Uwagi
Centrum Powiadamiania Ratunkowego (w zależności od zdarzenia: Pogotowie Ratunkowe, Państwową Straż Pożarną, Policję)	112	
Dyrektor PGE Energetyka Kolejowa S.A. Oddział Paliwa	697042701	
koordynator zespołu ds. technicznych	697042724	
Kierownik stacji paliw	739006826	
dyżurny ruchu dysponujący stacją Gdynia Port „GPB”	58 7212180	

4. KARTA CHARAKTERYSTYKI TOWARU NIEBEZPIECZNEGO

Plan schematyczny boczniczy PGE Energetyka Kolejowa

Stacja Paliw w Gdyni



OLEJ NAPĘDOWY

Ekodiesel Ultra B,D,F, Olej napędowy arktyczny klasy 2, EFECTA DIESEL B,D,F, VERVA ON B,D,F

Data sporządzenia: 16.12.2005

Aktualizacja: 19.04.2021

Wersja: 1 (19.04.2021)

KARTA CHARAKTERYSTYKI

wg rozp. (UE) REACH

SEKCJA 1: IDENTYFIKACJA SUBSTANCJI/MIESZANINY I IDENTYFIKACJA PRZEDSIĘBIORSTWA

1.1 Identyfikator produktu

Nazwa handlowa:	Ekodiesel Ultra B	UFI: CS00-H01G-F00Q-S4XV
	Ekodiesel Ultra D,F	UFI: PV00-00QV-S006-FGHX
	Olej napędowy arktyczny klasy 2	UFI: SH00-Y0Y9-J007-S46P
	EFECTA DIESEL B	UFI: C800-F0W3-M00R-T3FG
	EFECTA DIESEL D,F	UFI: XC00-Y0KG-X007-FF1J
	VERVA ON B	UFI: KF00-G08W-700Q-4SMM
	VERVA ON D,F	UFI: PM00-G0NP-U00Q-FFSR

Zawiera: Olej napędowy; paliwa do silników Diesla

1.2. Istotne zidentyfikowane zastosowania substancji lub mieszaniny oraz zastosowania odradzane

Zastosowanie zidentyfikowane: Paliwo do napędu silników szybkoobrotowych o zapłonie samoczynnym, stosowanych w transporcie naziemnym.

Zastosowanie odradzane: Inne niż wymienione powyżej.

1.3. Dane dotyczące dostawcy karty charakterystyki

Producent: Polski Koncern Naftowy ORLEN S.A.
Adres: 09-411 Płock, ul. Chemików 7
Telefon/Fax: Centrala: telefon (24) 365 00 00; fax: 24 365 40 40
E-Mail: reach@orlen.pl (e-mail kompetentnej osoby odpowiedzialnej za kartę)

1.4. Numer telefonu alarmowego

Zakładowa Straż Pożarna
Krajowe Centrum Pomocy w Transporcie Materiałów Niebezpiecznych – SPOT 24 h: (24) 365 70 32 i (24) 365 70 33 (całodobowo)

SEKCJA 2: IDENTYFIKACJA ZAGROŻEŃ

2.1. Klasyfikacja substancji lub mieszaniny

Klasyfikacja	zgodna z rozporządzeniem (WE) nr 1272/2008 (CLP)
Zagrożenia	
wynikające z właściwości fizykochemicznych:	Flam Liq. 3, H226 Łatwopalna ciecz i pary.
dla człowieka:	Toksyczność ostra – wdychanie: Acute Tox. 4 (H332 Działa szkodliwie w następstwie wdychania). Działanie żrące/drażniące na skórę: Skin Irrit. 2 (H315 Działa drażniąco na skórę). Zagrożenie spowodowane aspiracją: Asp. Tox. 1 (H304 Połknięcie i dostanie się przez drogi oddechowe może grozić śmiercią). Rakotwórczość: Carc. 2 (H351 Podejrzewa się, że powoduje raka). Działanie toksyczne na narządy docelowe – powtarzane narażenie STOT wielokr. naraż.: STOT RE 2 (H373 Może spowodować uszkodzenie narządów (krew, grasica, wątroba) w następstwie długotrwałego lub powtarzanego narażenia).
dla środowiska:	Stwarzające zagrożenie dla środowiska wodnego: Aquatic Chronic 2 (H411 Działa toksycznie na organizmy wodne, powodując długotrwałe skutki).

2.2. Elementy oznakowania

OLEJ NAPĘDOWY

Ekodiesel Ultra B,D,F, Olej napędowy arktyczny klasy 2, EFECTA DIESEL B,D,F, VERRA ON B,D,F

Data sporządzenia: 16.12.2005

Aktualizacja: 19.04.2021

Wersja: 1 (19.04.2021)



Piktogram: GHS02

GHS07

GHS08

GHS09

Hasło ostrzegawcze: Niebezpieczeństwo

Zwroty wskazujące rodzaj zagrożenia:

- H226 Łatwopalna ciecz i pary.
- H304 Połknięcie i dostanie się przez drogi oddechowe może grozić śmiercią.
- H315 Działa drażniąco na skórę.
- H332 Działa szkodliwie w następstwie wdychania.
- H351 Podejrzewa się, że powoduje raka
- H373 Może spowodować uszkodzenie narządów (krew, grasica, wątroba) w następstwie długotrwałego lub powtarzanego narażenia
- H411 Działa toksycznie na organizmy wodne, powodując długotrwałe skutki.

Zwroty wskazujące środki ostrożności:

- P210 Przechowywać z dala od źródeł ciepła, gorących powierzchni, iskrzenia, otwartego ognia i innych źródeł zapłonu. Palenie wzbronione.
- P280 Stosować rękawice ochronne/odzież ochronną/ ochronę oczu/ ochronę twarzy.
- P301+P310 W PRZYPADKU POŁKNIECIA: Natychmiast skontaktować się z OŚRODKIEM ZATRUĆ/lekarzem
- P331 NIE wywoływać wymiotów.
- P332+P313 W przypadku wystąpienia podrażnienia skóry: Zasięgnąć porady/zgłosić się pod opiekę lekarza.
- P501 Zawartość/pojemnik usuwać do firm posiadających odpowiednie uprawnienia.

2.3. Inne zagrożenia

Składniki mieszaniny nie spełniają kryteriów PBT lub vPvB zgodnie z załącznikiem XIII rozporządzenia REACH. Pary tworzą z powietrzem mieszaniny wybuchowe. Pary są cięższe od powietrza, gromadzą się przy powierzchni ziemi i w dolnych partiach pomieszczeń. Zapłon od otwartego płomienia, iskry, gorącej powierzchni. Zamknięte pojemniki narażone na działanie ognia lub wysokiej temperatury mogą wybuchać w wyniku wzrostu ciśnienia wewnątrz nich.

SEKCJA 3: SKŁAD/INFORMACJA O SKŁADNIKACH

3.1 Substancje

Nie dotyczy.

3.2. Mieszanki

SKŁADNIKI STWARZAJĄCE ZAGROŻENIE

Nazwa substancji	% obj.	Nr CAS	Nr WE	Nr indeksowy	Klasyfikacja CLP	Nr rejestracji
Olej napędowy; paliwa do silników Diesla	83-100	68334-30-5	269-822-7	649-224-00-6	Flam Liq. 3, H226 Acute Tox. 4, H332 Skin Irrit. 2, H315 Asp. Tox. 1, H304 Carc. 2, H351 STOT RE 2, H373 Aquatic Chronic 2, H411	01-2119484664-27-0073
Fracja oleju napędowego z ropy naftowej, przetwarzana wspólnie z odnawialnymi węglowodorami pochodzenia roślinnego i/lub zwierzęcego	0-10	Nie dotyczy	941-364-9	Nie dotyczy	Flam Liq. 3, H226 Acute Tox. 4, H332 Skin Irrit. 2, H315 Asp. Tox. 1, H304 Carc. 2, H351 STOT RE 2, H373 Aquatic Chronic 2, H411	01-2120091562-55-0013
SKŁADNIKI NIESTWARZAJĄCE ZAGROŻENIA (stosowane wymiennie)						
Estry metylowe wyższych kwasów tłuszczowych, C16-18 i C18-nienasycone	0-7	67762-38-3	267-015-4	Nie dotyczy	Nie dotyczy	01-2119471664-32-xxxx
Estry metylowe kwasów tłuszczowych, oleje roślinne	0-7	68990-52-3	273-606-8	Nie dotyczy	Nie dotyczy	01-2119485821-32-xxxx

OLEJ NAPĘDOWY

Ekodiesel Ultra B,D,F, Olej napędowy arktyczny klasy 2, EFECTA DIESEL B,D,F, VERA ON B,D,F

Data sporządzenia: 16.12.2005

Aktualizacja: 19.04.2021

Wersja: 1 (19.04.2021)

Estry alifatowe kwasów tłuszczowych, C10-18 i C12-22- nienasycone, C14-18 i C16-18- nienasycone	0- 7	85049-31-6	285-200-8	Nie dotyczy	Nie dotyczy	01-2119675342-38-xxxx
Estry metylowe kwasów tłuszczowych z oleju rzepakowego	0- 7	85586-25-0	287-828-8	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Niedostępny

Mieszanina węglowodorów C₉-C₂₅ pochodzenia naftowego (olej napędowy) oraz estrów metylowych wyższych kwasów tłuszczowych np. C₁₇H₃₃COOCII₃, zawierająca dodatki uszlachetniające; detergenty, dodatki smarowości, przeciwkorozyjne, poprawiające odporność na utlenianie, podwyższające liczbę cetanową, decmulgujące i depresatory; może zawierać dodatki przeciwpienne, biobójcze oraz znacznik paliwa (max 3 000 ppm).

Oleje mogą zawierać substancje (w pakietach dodatków) wymienione poniżej w ilości poniżej stężenia granicznego, posiadające najwyższe dopuszczalne stężenia w środowisku pracy.

Numery identyfikujące składnik	Nazwa składnika	% (m/m)	Klasyfikacja
CAS: 91-20-3 WE: 202-049-5 Indeksowy: 601-052-00-2 Rejestracji: nie dotyczy (zanieczyszczenie)	naftalen	0 - =< 0.001	Acute Tox. 4, H302 Carc. 2, H351 Aquatic Acute 1, H400 Aquatic Chronic 1, H410
CAS: 95-63-6 WE: 202-436-9 Indeksowy: 601-043-00-3 Rejestracji: niedostępny	1,2,4-trimetylobenzen	0 - =< 0.001	Flam. Liq. 3, H226 Skin Irrit. 2, H315 Eye Irrit., 2, H319 Acute Tox. 4, H332 STOT SE 3, H335 Aquatic Chronic 2, H411
CAS: 104-76-7 WE: 203-234-3 Indeksowy: Nie dotyczy Rejestracji: 01-2119487289-20-xxxx	2-Etyloheksan-1-ol	0 - =< 0.001	Skin Irrit. 2, H315 Eye Irrit., 2, H319 Acute Tox. 4, H332 STOT SE 3, H335
CAS: 27247-96-7 WE: 248-363-6 Indeksowy: Nie dotyczy Rejestracji: 01-2119539586-27-xxxx	Azotan 2-etyloheksylu	0 - =< 0.3	Acute Tox. 4, H302 Acute Tox. 4, H312 Acute Tox. 4, H332 Aquatic Chronic 2, H411 EUH044, EUH066

Znaczenie zwrotów H – zob. sekcja 16 karty charakterystyki.

SEKCJA 4: ŚRODKI PIERWSZEJ POMOCY

4.1. Opis środków pierwszej pomocy

Wdychanie:

Poszkodowanego natychmiast usunąć ze skażonego środowiska na świeże powietrze, zapewnić spokój i ciepło.

Kontrolować i utrzymywać drożność dróg oddechowych.

Przytomnego ułożyć w pozycji półsiedzącej; nieprzytomnego ułożyć w pozycji bocznej ustalonej.

W przypadku zaburzeń oddychania, jeśli to możliwe, podawać tlen. W przypadku braku oddechu zastosować sztuczne oddychanie (nie stosować metody usta-usta).

W przypadku zatrzymania akcji serca, wykonać reanimację oddechowo-kръżeniową (przez przeszkoloną osobę).

Natychmiast zapewnić pomoc lekarską.

Kontakt ze skórą:

Zdjąć zanieczyszczoną odzież i buty. Zanieczyszczoną skórę umyć wodą z mydłem, a następnie dokładnie spłukać dużą ilością wody.

W przypadku wystąpienia i utrzymywania się podrażnienia lub jakichkolwiek innych objawów skonsultować się z lekarzem.

Kontakt z oczami:

Usunąć szkła kontaktowe, jeśli są. Zanieczyszczone oczy natychmiast płukać, przy szeroko rozwartych powiekach, ciągłym strumieniem wody przez około 15 minut. Uwaga: chronić oko nieskażone.

W przypadku wystąpienia podrażnienia lub jakichkolwiek innych objawów skonsultować się z lekarzem.

W przypadku utrzymywania się podrażnienia, bólu, obrzęku, łzawienia lub fotofobii poszkodowany powinien być skonsultowany przez lekarza specjalistę.

UWAGA: Nie stosować zbyt silnego strumienia wody, aby nie uszkodzić rogówki.

OLEJ NAPĘDOWY

Ekodiesel Ultra B,D,F, Olej napędowy arktyczny klasy 2, EFECTA DIESEL B,D,F, VERA ON B,D,F

Data sporządzenia: 16.12.2005

Aktualizacja: 19.04.2021

Wersja: 1 (19.04.2021)

Polknięcie:

Nie prowokować wymiotów. Jeśli wystąpią samoistne wymioty uszkodowanego pochylić do przodu, aby ograniczyć ryzyko aspiracji do płuc.

Jeśli uszkodowany jest przytomny wypłukać usta wodą. Jeśli uszkodowany jest przytomny podać do wypicia 200 ml płynnej parafiny. **Nie podawać mleka, oleju, napojów alkoholowych.**

Natychmiast zapewnić pomoc lekarską.

4.2. Najważniejsze ostre i opóźnione objawy oraz skutki narażenia

Wdychanie: Powoduje zaczerwienienie i rozpułchnienie błon śluzowych jamy ustnej, kaszel, bóle i zawroty głowy, niekiedy stany upojenia, ospałość, śpiączka toksyczna, zaburzenia pamięci, niewyraźne widzenie, nerwowość i rozdrażnienie, duszności, toksyczne odoskrzelowe zapalenie płuc, nudności, wymioty; przy wysokich stężeniach par może nastąpić nagła utrata świadomości, drgawki.

Polknięcie: Powoduje nudności, obfite wymioty, przejściowe objawy uszkodzenia wątroby, ryzyko zachyłkowego zapalenia płuc, krwawe wylewy w płucach, wysięki opłucnowe.

Kontakt z oczami: Wysokie stężenia par powodują słabe podrażnienie błon śluzowych oczu; bezpośredni kontakt z cieczą powoduje łzawienie, zaczerwienienie spojówek słabe podrażnienie.

Kontakt ze skórą: Powoduje zaczerwienienie i wysuszenie skóry, podrażnienie.

Narażenie przewlekłe: Zaburzenia ze strony ośrodkowego układu nerwowego w obrębie nerwów obwodowych, utrzymujące się po przerwaniu narażenia; przewlekłe zapalenia spojówek; zaburzenia węchu.

4.3. Wskazania dotyczące wszelkiej natychmiastowej pomocy lekarskiej i szczególnego postępowania z uszkodzonym

Nie prowokować wymiotów i nie podawać niczego doustnie osobie nieprzytomnej. Personelowi medycznemu udzielającemu pomocy pokazać kartę charakterystyki, etykietę lub opakowanie.

Wskazówki dla lekarza: Rozważyć podanie węgla aktywowanego w postaci papki (30 g węgla w 240 ml wody).

Stosować tlenoterapię lub intubację i sztuczny oddech. Kontrolować akcję serca (EKG).

Nie podawać adrenaliny i innych amin katecholowych.

Dalsze leczenie objawowe.

SEKCJA 5: POSTĘPOWANIE W PRZYPADKU POŻARU

Zalecenia ogólne

Zawiadomić o pożarze; usunąć z obszaru zagrożenia wszystkie osoby niebiorące udziału w likwidowaniu awarii; w razie potrzeby zarządzić ewakuację; wezwać ekipy ratownicze, Straż Pożarną i Policję Państwową.

5.1. Środki gaśnicze

Odpowiednie środki gaśnicze: małe pożary - dwutlenek węgla, proszki gaśnicze, piana; duże pożary – rozproszone lub mgłowe prądy wody, piana.

Niewłaściwe środki gaśnicze: zwarte prądy wody.

5.2. Szczególne zagrożenia związane z substancją lub mieszaniną

Łatwopalna ciecz i pary. Pary tworzą z powietrzem mieszaniny wybuchowe. Zamknięte opakowania/zbiorniki narażone na działanie ognia lub wysokiej temperatury mogą wybuchnąć w wyniku wzrostu ciśnienia wewnątrz nich. W środowisku pożaru powstają tlenki węgla i inne niezidentyfikowane produkty niepełnego spalania. Unikać wdychania produktów spalania, mogą stwarzać zagrożenie dla zdrowia.

5.3. Informacje dla straży pożarnej

Postępować zgodnie z procedurami obowiązującymi przy gaszeniu pożarów chemikaliów.

Małe pożary gasić gaśnicą proszkową lub śniegową.

Duże pożary gasić z bezpiecznej odległości, zza osłon, przy użyciu zdalnych urządzeń tryskaczowych lub bezzałogowych działek – groźba wybuchu.

Zbiorniki narażone na działanie ognia lub wysokiej temperatury chłodzić rozproszonymi prądami wody, z bezpiecznej odległości (groźba wybuchu); o ile to możliwe i bezpieczne usunąć je z obszaru zagrożenia. Nie dopuścić do przedostania się ścieków po gaszeniu pożaru do kanalizacji i wód. Postępować zgodnie z procedurami obowiązującymi przy gaszeniu pożarów chemikaliów. Osoby biorące udział w gaszeniu pożaru powinny być przeszkolone, wyposażone w pełną odzież ochronną i aparaty oddechowe z niezależnym dopływem powietrza.

SEKCJA 6: POSTĘPOWANIE W PRZYPADKU NIEZAMIERZONEGO UWOLNIENIA DO ŚRODOWISKA

6.1. Indywidualne środki ostrożności, wyposażenie ochronne i procedury w sytuacjach awaryjnych

Stosować środki ochrony indywidualnej – zob. sekcja 8 karty charakterystyki.

OLEJ NAPĘDOWY

Ekodiesel Ultra B,D,F, Olej napędowy arktyczny klasy 2, EFECTA DIESEL B,D,F, VERA ON B,D,F

Data sporządzenia: 16.12.2005

Aktualizacja: 19.04.2021

Wersja: I (19.04.2021)

Zawiadomić otoczenie o awarii; usunąć z obszaru zagrożenia wszystkie osoby niebiorące udziału w likwidowaniu awarii; w razie potrzeby zarządzić ewakuację.

Unikać bezpośredniego kontaktu z uwalniającą cieczą. Unikać wdychania par/mgły.

W przypadku uwolnienia w zamkniętej/ograniczonej przestrzeni zapewnić skuteczną wentylację.

Wyeliminować wszelkie źródła zapłonu – nie używać otwartego płomienia, nie palić tytoniu, nie używać narzędzi iskrzących itp.

Pary rozcieńczać rozproszonymi prądami wody.

UWAGA: Obszar zagrożony wybuchem. Obszar zagrożony pożarem i wybuchem. Zapobiegać gromadzeniu się par w nisko położonych lub ograniczonych przestrzeniach w celu uniknięcia wystąpienia wybuchowych stężeń par.

Pary mogą przemieszczać wzdłuż podłogi/gruntu do odległych źródeł zapłonu i stwarzać zagrożenie spowodowane cofającym się płomieniem.

6.2. Środki ostrożności w zakresie ochrony środowiska

Nie dopuścić do przedostania się produktu do studzienek ściekowych, wód lub gleby. Jeżeli to możliwe i bezpieczne, zlikwidować lub ograniczyć wyciek (uszczelnić, zamknąć dopływ cieczy; uszkodzone opakowanie umieścić w opakowaniu awaryjnym). Ograniczyć rozprzestrzenianie się rozlewiska przez obwałowanie terenu.

W przypadku uwolnienia dużych ilości produktu i zanieczyszczenia środowiska powiadomić odpowiednie władze (służby bhp, ratownicze, ochrony środowiska, organy administracji, także sanitanej).

6.3. Metody i materiały zapobiegające rozprzestrzenianiu się skażenia i służące do usuwania skażenia

Jeżeli to możliwe i bezpieczne, zlikwidować lub ograniczyć wyciek (uszczelnić, zamknąć dopływ cieczy), uszkodzone opakowanie umieścić w opakowaniu awaryjnym. Ograniczyć rozprzestrzenianie się rozlewiska przez obwałowanie terenu; zebrane duże ilości cieczy odpompować. Małe ilości rozlanej cieczy przysypać niepalnym materiałem chłonnym (np. ziemia, piasek, wermikulit), zebrać do zamykanego pojemnika na odpady. Unieszkodliwiać zgodnie z obowiązującymi przepisami.

W razie potrzeby skorzystać z pomocy firm uprawnionych do transportu i likwidowania odpadów.

6.4. Odniesienia do innych sekcji

Odnieść się również do sekcji 8 i 13 karty charakterystyki.

SEKCJA 7: POSTĘPOWANIE Z SUBSTANCJAMI I MIESZANINAMI ORAZ ICH MAGAZYNOWANIE

Olej napędowy jest mieszaniną węglowodorów o zróżnicowanym działaniu toksycznym. Jest zaklasyfikowany jako produkt podejrzewany o działanie rakotwórcze. Z tego względu narażenie na ten produkt powinno być minimalizowane poprzez wprowadzenie odpowiednich środków kontroli ryzyka.

Pracownicy powinni być przeszkoleni w zakresie ryzyka dla zdrowia oraz środków ostrożności, jakie należy podjąć w celu ograniczenia narażenia, wymagań higienicznych, konieczności stosowania środków ochrony indywidualnej, działań zapobiegającym wypadkom i sytuacjom awaryjnym a także właściwych działań ratowniczych.

7.1. Środki ostrożności dotyczące bezpiecznego postępowania

Zapobieganie zatruciom: unikać przedłużającego się kontaktu ze skórą; unikać zanieczyszczenia oczu; unikać wdychania par/mgły; zapobiegać tworzeniu w powietrzu szkodliwych stężeń par. Zapewnić skuteczną wentylację; w miejscu, w którym jest możliwa emisja par przewidzieć wentylację wyciągową. Nieużywane opakowania trzymać zamknięte. Pojemniki powinny być otwierane wyłącznie pod okapem wentylacji wyciągowej. Pojemniki raz otwierane powinny być ponownie dokładnie zamknięte i ustawione w pozycji pionowej, aby zapobiec wyciekowi. Do napełniania i opróżniania zbiorników lub przesyłania rurociągami nie stosować sprężonego powietrza. Stosować środki ochrony indywidualnej zgodnie z informacjami zamieszczonymi w sekcji 8 karty charakterystyki.

Zapobieganie pożarom i wybuchom: zapobiegać tworzeniu w powietrzu palnych/wybuchowych stężeń par/mgły; wyeliminować źródła zapłonu - nie używać otwartego ognia, nie palić tytoniu, nie używać odzieży z tkanin podatnych na elektryzację; chronić zbiorniki przed nagrzaniem, instalować urządzenia elektryczne w wykonaniu przeciwwybuchowym, stosować mostkowanie i uziemianie. Zapewnić przestrzeganie wszystkich odpowiednich przepisów dotyczących atmosfer wybuchowych oraz postępowania i urządzeń magazynowych łatwopalnych produktów.

Zalecenia dotyczące higieny pracy

Przestrzegać ogólnie obowiązujące przepisy dotyczące bezpieczeństwa i higieny pracy. Postępować zgodnie z zasadami dobrej higieny przemysłowej.

Nie jeść, nie pić, nie palić w miejscu pracy. Myć ręce wodą z mydłem po zakończeniu pracy. Nie używać zanieczyszczonej odzieży. Zanieczyszczoną odzież natychmiast zdjąć, oczyścić/uprać przed ponownym użyciem.

UWAGA: Opróżnione, nicoczyszczone opakowania mogą zawierać pozostałości produktu (ciecz, pary) i mogą stwarzać zagrożenie pożarowe/wybuchowe. Zachować ostrożność. Nieoczyszczonych opakowań/zbiorników nie wolno: ciąć, wiercić, szlifować, spawać ani wykonywać tych czynności w ich pobliżu.

OLEJ NAPĘDOWY

Ekodiesel Ultra B,D,F, Olej napędowy arktyczny klasy 2, EFECTA DIESEL B,D,F, VERA ON B,D,F

Data sporządzenia: 16.12.2005

Aktualizacja: 19.04.2021

Wersja: 1 (19.04.2021)

7.2. Warunki bezpiecznego magazynowania, w tym informacje dotyczące wszelkich wzajemnych niezgodności

Przechowywać zgodnie z przepisami dotyczącymi magazynowania cieczy łatwopalnych, w oryginalnych, właściwie oznakowanych, szczelnie zamkniętych opakowaniach i zbiornikach, ze stali nierdzewnej lub stali miękkiej, w miejscu chłodnym, dobrze wentylowanym. Pojemniki przechowywać z dala od źródeł ciepła i źródeł zapłonu, chronić przed bezpośrednim działaniem promieni słonecznych. Przechowywać z dala od silnych utleniaczy. Magazyn powinien być wyposażony w instalację wentylacyjną i elektryczną w wykonaniu przeciwybuchowym. W pomieszczeniach magazynowych i wokół magazynu przestrzegać zakazu palenia tytoniu, używania otwartego ognia i narzędzi iskrzących.

7.3. Szczególne zastosowanie(-a) końcowe

Nie dotyczy.

SEKCJA 8: KONTROLA NARAŻENIA/ŚRODKI OCHRONY INDYWIDUALNEJ

8.1. Parametry dotyczące kontroli

Oleje mineralne wysokorafinowane - frakcja wdychalna NDS: 5 mg/m³, NDSCh: -, NDSP: -

Możliwe składniki dla niektórych typów oleju

Naftalen [CAS 91-20-3]	NDS: 20 mg/m ³ ; NDSCh: 50 mg/m ³ ; NDSP: -
Trimetylobenzen [CAS 526-73-8; 95-63-6; 108-67-8; 25551-13-7]	NDS: 100 mg/m ³ ; NDSCh: 170 mg/m ³ ; NDSP: -
2-Etyloheksan-1-ol [CAS 104-76-7]	NDS: 5,4 mg/m ³ ; NDSCh: 10,8 mg/m ³ ; NDSP: -
Azotan 2-etyloheksylu 27247-96-7 [CAS 27247-96-7]	NDS: 3,5 mg/m ³ ; NDSCh: 7 mg/m ³ ; NDSP: -

Rozpządzenie Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 12 czerwca 2018 r. w sprawie najwyższych dopuszczalnych stężeń i natężeń czynników szkodliwych dla zdrowia w środowisku pracy (Dz.U. 2018 poz. 1286, Dz.U. 2020 poz. 61)

Olej napędowy; paliwa do silników Diesla:

DNEL _{pracownik} (wdychanie, toksyczność ostra)	4300 mg/m ³ 15 min.
DNEL _{pracownik} (skóra, toksyczność przewlekła)	2,9 mg/kg/8h
DNEL _{pracownik} (wdychanie, toksyczność przewlekła)	68 mg/m ³ /8h (aerazol)
DNEL _{konsument} (wdychanie, toksyczność ostra)	2600 mg/m ³ 15 min.
DNEL _{konsument} (skóra, toksyczność przewlekła)	1,3 mg/kg/24h
DNEL _{konsument} (wdychanie, toksyczność przewlekła)	20 mg/m ³ /24h (aerazol)
PNEC _{wodna sódka, morska, osad, gleba, oczyszczalnia ścieków}	Nie dotyczy – mieszanina substancji UVCB

8.2. Kontrola narażenia

Postać produktu: ciecz, ciśnienie oparów w warunkach standardowych (25°C) < 0,5 kPa.

Dzienny czas narażenia obejmuje do 8 godzin (o ile nie podano inaczej).

Przyjmuje się, że przestrzegane są stosowne, podstawowe normy higieny pracy przy wykonywaniu operacji w temperaturze o 20°C wyższej od temp. otoczenia

Stosowne techniczne środki kontroli:

Wskazana hermetyzacja procesu. Wentylacja ogólna i miejscowa instalacja wyciągowa oraz instalacja elektryczna w wykonaniu przeciwybuchowym. Zalecane są wentylacja ogólna i/lub wyciąg miejscowy w celu utrzymania stężenia czynnika szkodliwego w powietrzu poniżej ustalonych wartości dopuszczalnych stężeń. Preferowany jest wyciąg miejscowy, ponieważ umożliwia kontrolę emisji par u źródła i zapobiega ich rozprzestrzenianiu się na stanowiska pracy znajdujące się w zasięgu. Podczas przelewania zalecane stosowanie pomp beczkowych.

Kontrolować każde potencjalne narażenie za pomocą środków takich jak bezpieczne lub zamknięte układy, prawidłowo zaprojektowane i konserwowane instalacje i obiekty oraz skuteczna wentylacja ogólna. Opróżnić układy i przewody przesyłowe przed otwarciem obudowy ochronnej. O ile to możliwe, opróżnić i przepłukać wyposażenie przed rozpoczęciem konserwacji.

Tam, gdzie występuje niebezpieczeństwo narażenia: należy poinformować zainteresowanych pracowników o specyfice narażenia i objaśnić im podstawowe czynności umożliwiające jego zminimalizowanie, zapewnić dostęp do skutecznych środków ochrony osobistej, usuwać wycieki i pozbywać się odpadów zgodnie z wymaganiami przepisów, nadzorować skuteczność środków kontroli, rozważyć zasadność zastosowania badań stanu zdrowia oraz określić i zastosować działania naprawcze.

Indywidualne środki ochrony:

Ochrona oczu lub twarzy:

Okulary ochronne w szczelnej obudowie (gogle) w przypadku wykonywania czynności stwarzających ryzyko prysnięcia do oka lub narażenia na działanie par.

Ochrona skóry:

Nosić rękawice ochronne nieprzepuszczalne, odporne na działanie olejów (np. perbutanu grubość > 0,1 mm, odporność na przebicie > 480 min., witonu grubość > 0,1 mm, odporność na przebicie > 480 min., z kauczuku butylowego grubość > 0,1 mm, odporność na przebicie > 480 min). Wyboru materiału rękawic należy dokonać z uwzględnieniem zaleceń producenta

OLEJ NAPĘDOWY

Ekodiesel Ultra B,D,F, Olej napędowy arktyczny klasy 2, EFFECTA DIESEL B,D,F, VERA ON B,D,F

Data sporządzenia: 16.12.2005

Aktualizacja: 19.04.2021

Wersja: 1 (19.04.2021)

rękawic w zakresie czasu przebicia, szybkości przenikania i degradacji. Zaleca się regularne zmienianie rękawic i natychmiastową ich wymianę, jeśli wystąpią jakiegokolwiek oznaki ich zużycia, uszkodzenia (rozerwania, przedziurawienia) lub zmiany w wyglądzie (kolorze, elastyczności, kształcie). Nosić fartuch lub ubranie ochronne z materiałów powlekanych, odpornych na działanie produktu; obuwiu ochronne olejoodporne, antypoślizgowe.

Ochrona dróg oddechowych:

W normalnych warunkach, przy dostatecznej wentylacji nie są wymagane; przy narażeniu na stężenia par przekraczające dopuszczalne wartości stosować zatwierdzony respirator z filtrem typu A. W przypadku prac w ograniczonej przestrzeni / niedostatecznej zawartości tlenu w powietrzu / dużej niekontrolowanej emisji / wszystkich okoliczności, kiedy maska z pochłaniaczem nie daje dostatecznej ochrony stosować aparat oddechowy z niezależnym dopływem powietrza.

Zagrożenia termiczne:

Nie określono.

Kontrola narażenia środowiska:

Zapobiec uwalnianiu nierozpuszczonej substancji oraz odzyskiwaniu jej z miejscowej wody odpływowej. Ryzyko narażenia środowiskowego zależy od osadów w wodzie słodkiej oraz od narażenia pośredniego ludzi (głównie poprzez polknięcie). W przypadku uwolnienia do oczyszczalni ścieków z gospodarstwa domowego nie wymaga się miejscowego uzdatniania wody odpływowej.

Nie wylewać szlamu przemysłowego na gleby naturalne. Szlam należy spalić, zneutralizować lub poddać regeneracji.

SEKCJA 9: WŁAŚCIWOŚCI FIZYCZNE I CHEMICZNE

9.1. Informacje na temat podstawowych właściwości fizycznych i chemicznych

a) Stan skupienia (20°C, 1013 hPa)	: Ciecz
b) Kolor	: Bezbarwna lub jasnożółta
c) Zapach	: Charakterystyczny
d) Temperatura topnienia/krzepnięcia	: Nie oznacza się
e) Temperatura wrzenia lub początkowa temperatura wrzenia i zakres temperatur wrzenia	: 175-180°C - początkowa temperatura wrzenia 95 % obj. destyluje do 360 °C
f) Palność materiałów	: Łatwopalna ciecz i pary.
g) Dolna i górna granica wybuchowości	: Brak danych (UWAGA : W specyficznych warunkach pary produktu mogą tworzyć mieszaniny wybuchowe z powietrzem).
h) Temperatura zapłonu	: >56°C
i) Temperatura samozapłonu	: ok 240°C (DIN51794:2003-05)
j) Temperatura rozkładu	: Nie dotyczy-mieszanina
k) pH	: Nie dotyczy
l) Lepkość kinematyczna (wg.PN-EN ISO 3104)	: 2.0 – 4.5 mm ² /s w 40°C : ok. 2.151 mm ² /s w 50°C Dla klasy 2: 1.5-4,0 mm ² /s w 40°C
m) Rozpuszczalność	: nierozpuszczalny w wodzie; rozpuszczalny w alkoholach, węglowodorach, eterach, dwusiarczku węgla, czterochlorku węgla, chloroformie.
n) Współczynnik podziału n-oktanol/woda (wartość współczynnika log)	: Nie dotyczy-mieszanina
o) Prężność pary	: Nie dotyczy
p) Gęstość lub gęstość względna	: 0.82 – 0.845 g/cm ³ w 15°C
q) Względna gęstość pary	: ok. 6 (powietrze = 1)
r) Charakterystyka cząsteczek	: Nie dotyczy

9.2. Inne informacje

Napięcie powierzchniowe : Nie dotyczy

SEKCJA 10: STABILNOŚĆ I REAKTYWNOŚĆ

10.1. Reaktywność

Mieszanina nie jest reaktywna.

10.2. Stabilność chemiczna

W normalnych warunkach temperatury i ciśnienia, przy przestrzeganiu zaleceń w zakresie warunków stosowania i magazynowania produkt stabilny.

10.3. Możliwość występowania niebezpiecznych reakcji

OLEJ NAPĘDOWY

Ekodiesel Ultra B,D,F, Olej napędowy arktyczny klasy 2, EFECTA DIESEL B,D,F, VERRA ON B,D,F

Data sporządzenia: 16.12.2005

Aktualizacja: 19.04.2021

Wersja: 1 (19.04.2021)

Nie są znane.

10.4. Warunki, których należy unikać

Wyeliminować wszelkie źródła zapłonu: iskry, wyładowania elektryczności statycznej, otwarty płomień, źródła ciepła. Szczególnie w warunkach atmosfery wybuchowej unikać źródeł zapłonu i działania ciepła.

10.5. Materiały niezgodne

Silne utleniacze. Zmiękcza lub rozpuszcza niektóre tworzywa sztuczne.

10.6. Niebezpieczne produkty rozkładu

Nie są znane. Produkty spalania powstające podczas pożaru zob. sekcja 5 karty charakterystyki.

SEKCJA 11: INFORMACJE TOKSYKOLOGICZNE

11.1. Informacje na temat klas zagrożenia zdefiniowanych w rozporządzeniu (WE) nr 1272/2008

Toksyczność ostra:

Olej napędowy; paliwa do silników Diesla:

LD50: >2000 mg/kg (doustnie, szczur)

LC50: 4100 mg/m³ (inhalacyjnie, szczur, 4h)

LD50: >5000 mg/kg (skóra, królik)

Działa szkodliwie w następstwie wdychania.

Działanie żrące/drażniące na skórę:

Działa drażniąco na skórę. Powoduje zaczerwienienie, wysuszenie i podrażnienie skóry.

Poważne uszkodzenie oczu/działanie drażniące na oczy:

Wysokie stężenia par powodują słabe podrażnienie błon śluzowych oczu; bezpośredni kontakt z cieczą powoduje łzawienie, zaczerwienienie spojówek słabe podrażnienie.

Działanie uczulające na drogi oddechowe lub skórę:

W oparciu o dostępne dane, kryteria klasyfikacji nie są spełnione.

Działanie mutagenne na komórki rozrodcze:

W oparciu o dostępne dane, kryteria klasyfikacji nie są spełnione.

Działanie rakotwórcze:

Produkt rakotwórczy Kat. 2. W związku z możliwą do zakwestionowania analizą węglowodorów pierścieniowych PAH oraz wysoką zawartością fenantrenu i pirenu w niektórych próbkach, podejrzewa się, że powoduje raka. Droga narażenia: skóra.

Szkodliwe działanie na rozrodczość:

W oparciu o dostępne dane, kryteria klasyfikacji nie są spełnione.

Olej napędowy; paliwa do silników Diesla: Badania toksyczności inhalacyjnej i dermalnej na zwierzętach wykazały, graniczne działania oleju napędowego na rozwój lub funkcjonowanie ich systemu reprodukcyjnego w zależności od drogi wnikania.

Wpływ na płodność:

NOAEL (dermalnie): 500 mg/kg wagi ciała/dzień.

NOAEC (inhalacyjnie): 1710 mg/m³ powietrza.

Badania rozwojowe:

NOAEL (dermalnie): 125 mg/kg wagi ciała/dzień.

NOAEC (inhalacyjnie): 2110 mg/m³ powietrza.

Działanie toksyczne na narządy docelowe – narażenie jednorazowe:

W oparciu o dostępne dane, kryteria klasyfikacji nie są spełnione.

Działanie toksyczne na narządy docelowe – narażenie powtarzane:

Może spowodować uszkodzenie narządów (krew, grasica, wątroba) w następstwie długotrwałego lub powtarzanego narażenia.

Zagrożenie spowodowane aspiracją:

Połknięcie i dostanie się przez drogi oddechowe może grozić śmiercią.

11.2. Informacje o innych zagrożeniach

Nie dotyczy.

SEKCJA 12: INFORMACJE EKOLOGICZNE

12.1. Toksyczność

Środowisko wodne:

Olej napędowy; paliwa do silników Diesla:

OLEJ NAPĘDOWY

Ekodiesel Ultra B,D,F, Olej napędowy arktyczny klasy 2, EFECTA DIESEL B,D,F, VERRA ON B,D,F

Data sporządzenia: 16.12.2005

Aktualizacja: 19.04.2021

Wersja: 1 (19.04.2021)

EL50: 68 mg/l - badanie toksyczności ostrej na bezkręgowcach słodkowodnych; *Daphnia magna*, 48h
NOEL: 0.2 mg/l - badanie toksyczności przewlekłej na bezkręgowcach; *Daphnia magna*, 21 dni
EL50: 22 mg/l - badanie toksyczności ostrej dla glonów słodkowodnych; *Pseudokirchinella subcapitata*, 72h
LL50: 21 mg/l - badanie toksyczności ostrej na rybach słodkowodnych; *Oncorhynchus mykiss*, 96h
NOEL: 0.083 mg/l - badanie toksyczności przewlekłej na rybach; *Oncorhynchus mykiss*, 14 dni

Osad:

Brak danych.

Środowisko lądowe:

Brak danych.

12.2. Trwałość i zdolność do rozkładu

Biotyczne:

Zdolność do biodegradacji: Olej napędowy; paliwa do silników Diesla: 60% po 28 dniach - łatwo biodegradowalny w wodzie.

Abiotyczne:

Hydroliza jako punkcja pH: węglowodory zawarte w produkcie nie są podatne na hydrolizę w warunkach środowiskowych (brak hydrolizujących grup funkcyjnych).

Fototransformacja: nie dotyczy.

12.3. Zdolność do bioakumulacji

Nie dotyczy, substancje UVCB (badanie naukowo nieuzasadnione).

12.4. Mobilność w glebie

Badanie adsorpcji/desorpcji – nie dotyczy, substancje UVCB (badanie naukowo nieuzasadnione). Może jednakże częściowo przenikać w głąb gleby powodując zanieczyszczenie wód gruntowych.

12.5. Wyniki oceny właściwości PBT i vPvB

Substancje wchodzące w skład produktu nie spełniają kryteriów PBT lub vPvB zgodnie z załącznikiem XIII rozporządzenia REACH.

12.6. Właściwości zaburzające funkcjonowanie układu hormonalnego

Brak danych.

12.7. Inne szkodliwe skutki działania

Produkt jest zaklasyfikowany jako niebezpieczny dla środowiska. Działa toksycznie na organizmy wodne; może powodować długo utrzymujące się niekorzystne zmiany w środowisku wodnym.

SEKCJA 13: POSTĘPOWANIE Z ODPADAMI

13.1. Metody unieszkodliwiania odpadów

Klasyfikacja odpadów: odpowiednia do miejsca wytworzenia na podstawie kryteriów zawartych w obowiązujących przepisach. Jeśli produkt został użyty w jakichkolwiek dalszych operacjach/procesach, końcowy użytkownik powinien zdefiniować powstały odpad i przypisać właściwy kod.

Nie usuwać do kanalizacji. Nie dopuścić do zanieczyszczenia wód powierzchniowych i gruntowych. Nie składować na wysypiskach komunalnych. Rozważyć możliwość wykorzystania. Odzysk lub unieszkodliwianie odpadowego produktu przeprowadzać zgodnie z obowiązującymi przepisami. Zalecany sposób unieszkodliwiania: **spalanie**.

Odzysk (recykling) lub unieszkodliwianie odpadów opakowaniowych przeprowadzać zgodnie z obowiązującymi przepisami. Opakowania wielokrotnego użytku, po oczyszczeniu, powtórnie wykorzystać.

UWAGA: Tylko opakowania całkowicie opróżnione i oczyszczone mogą być przeznaczone do recyklingu!

Unieszkodliwianie odpadów przeprowadzać w profesjonalnych, uprawnionych spalarniach lub zakładach uzdatniania/unieszkodliwiania odpadów.

Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz.U. 2013 nr 0 poz. 21 z późn. zm.).

Ustawa z dnia 13 czerwca 2013 r. o gospodarce opakowaniami i odpadami opakowaniowymi (Dz.U. 2013 nr 0 poz. 888 z późn. zm.).

Rozporządzenie Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz.U. 2020 poz. 10)

SEKCJA 14: INFORMACJE DOTYCZĄCE TRANSPORTU



Informacja ogólna

Produkt podlega przepisom dotyczącym przewozu towarów niebezpiecznych zawartym w ADR (transport drogowy), RID (transport kolejowy), IMDG (transport morski), ICAO/IATA (transport lotniczy).

Wytyczne do prawidłowego przygotowania transportu powinny być każdorazowo przygotowane przez nadawcę na podstawie: wiedzy o produkcie, koniecznych analiz i po odpowiedniej klasyfikacji RID /ADR.


OLEJ NAPĘDOWY

Ekodiesel Ultra B,D,F, Olej napędowy arktyczny klasy 2, EFECTA DIESEL B,D,F, VERA ON B,D,F

Data sporządzenia: 16.12.2005

Aktualizacja: 19.04.2021

Wersja: 1 (19.04.2021)

				
	RID, ADR	IMDG	IATA	
14.1. NUMER UN LUB NUMER IDENTYFIKACYJNY ID	UN 1202	UN 1202	UN 1202	
14.2. PRAWIDŁOWA NAZWA PRZEWOZOWA UN	OLEJ NAPĘDOWY	DIESEL FUEL	DIESEL FUEL	
14.3. KLASA(Y) ZAGROŻENIA W TRANSPORCIE	3	3	3	
Kod klasyfikacyjny	F1	--	--	
Informacja cyfrowa o zagrożeniu	30	--	--	
Nalepka(i) ostrzegawcza(e)	nr 3	nr 3	nr 3	
14.4. GRUPA PAKOWANIA	III	III	III	
14.5. ZAGROŻENIA DLA ŚRODOWISKA	Stwarza zagrożenie dla środowiska Mają zastosowanie przepisy szczególne pod 5.2.1.8 i 5.4.1.1.18	Stwarza zagrożenie dla środowiska	Stwarza zagrożenie dla środowiska	
14.6. SZCZEGÓLNE ŚRODKI OSTROŻNOŚCI DLA UŻYTKOWNIKÓW	Przestrzegać przepisów szczególnych określonych w przepisach. Przestrzegać środki ostrożności określone w sekcji 7 i sekcji 8.			
14.7. TRANSPORT MORSKI LUZEM ZGODNIE Z INSTRUMENTAMI IMO	Brak danych			

SEKCJA 15: INFORMACJE DOTYCZĄCE PRZEPISÓW PRAWNYCH

15.1. Przepisy prawne dotyczące bezpieczeństwa, ochrony zdrowia i środowiska specyficzne dla substancji lub mieszaniny

Patrz także sekcja 13 karty charakterystyki.

Olej napędowy wymieniony jest w załączniku I do DYREKTYWY PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2012/18/UE (Seveso III) w sprawie kontroli niebezpieczeństwa poważnych awarii związanych z substancjami niebezpiecznymi

Ustawa z dnia 25 lutego 2011 r. o substancjach chemicznych i ich mieszaninach (Dz.U. 2011 nr 63 poz. 322; Dz.U. 2015 nr 0 poz. 675, Dz.U. 2020 poz. 1337)

Rozporządzenie (WE) nr 1907/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2006 r. w sprawie rejestracji, oceny, udzielania zezwoleń i stosowanych ograniczeń w zakresie chemikaliów (REACH) i utworzenia Europejskiej Agencji Chemikaliów, zmieniające dyrektywę 1999/45/WE oraz uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 793/93 i rozporządzenie Komisji (WE) nr 1488/94, jak również dyrektywę Rady 76/769/EEG i dyrektywy Komisji 91/155/EEG, 93/67/EEG, 93/105/WE i 2000/21/WE (sprostowanie Dz.Urz. L 136 z 29.5.2007 z późn. zmianami)

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1272/2008 z dnia 16 grudnia 2008 r. w sprawie klasyfikacji, oznakowania i pakowania substancji i mieszanin, zmieniające i uchylające dyrektywy 67/548/EEG i 1999/45/WE oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1907/2006 (Dz.Urz. UE L Nr 353 z 31.12.2008 z późn. zmianami)

15.2. Ocena bezpieczeństwa chemicznego

Producent nie dokonał oceny bezpieczeństwa chemicznego mieszaniny. Dostępne są wyniki oceny bezpieczeństwa chemicznego dla składników mieszaniny znajdujące się w raporcie bezpieczeństwa chemicznego dla poszczególnych substancji.

SEKCJA 16: INNE INFORMACJE

Metoda klasyfikacji mieszaniny: metoda obliczeniowa, na podstawie składu oraz wyników badań zgodnie z kryteriami określonymi w rozporządzeniu CLP.

Zakres aktualizacji: 1, 2, 3, 13, 15, 16. Wersja 2 (sekcja 8.2 i 15). Wersja 3: sekcja 9 i 10. Wersja 4: sekcja 9 i 15. Wersja 5: sekcja 1.1, 3, 8.1, 13, 14, 15. Wersja 6: sekcja 3.2, 8.1, 13. Wersja 7: sekcja 9 –temperatura samozapłonu, Wersja 8: sekcja 3. Wersja 9: sekcja 3, przegląd ogólny, aktualizacja przepisów. Wersja 10: rozp. UE 2020/878.

Aktualizacja 11.01.2018: sekcje 1, 3, 8.1, 16. Aktualizacja 12.2.2019 sekcja 3.2.

Dane zawarte w Karcie należy traktować wyłącznie jako pomoc dla bezpiecznego postępowania w transporcie, dystrybucji, stosowaniu i przechowywaniu. Karta nie jest świadectwem jakości produktu.

OLEJ NAPĘDOWY

Ekodiesel Ultra B,D,F, Olej napędowy arktyczny klasy 2, EFECTA DIESEL B,D,F, VERA ON B,D,F

Data sporządzenia: 16.12.2005

Aktualizacja: 19.04.2021

Wersja: 1 (19.04.2021)

Informacje zawarte w Karcie dotyczą wyłącznie tytułowego produktu i nie mogą być aktualne lub wystarczające dla tego produktu użytego w połączeniu z innymi materiałami lub różnych zastosowaniach.

Stosujący produkt jest zobowiązany do przestrzegania wszystkich obowiązujących norm i przepisów a także ponosi odpowiedzialność wynikającą z niewłaściwego wykorzystania informacji zawartych w Karcie lub niewłaściwego zastosowania produktu.

Dodatkowe informacje ważne dla ochrony zdrowia i środowiska

Pracodawca jest zobowiązany przestrzegać postanowień określonych w przepisach określonych w sekcji 15 karty charakterystyki (jeśli dotyczy to konkretnego przypadku):

- szkolenia pracowników w zakresie ryzyka dla zdrowia, wymagań higienicznych, stosowania ochron indywidualnych, działań zapobiegających wypadkom, postępowania ratowniczych itd.,
- monitorowania stanu zdrowia pracowników,
- kontroli środowiska pracy, w szczególności stosowania metod wczesnego wykrywania narażenia,
- prowadzenia rejestru prac i rejestru pracowników,
- podejmowania środków i działań ograniczających narażenie.

Lista odpowiednich zwrotów wskazujących rodzaj zagrożenia, które nie zostały podane w całości w sekcjach 2 - 15 karty charakterystyki

H226	Łatwopalna ciecz i pary.
H304	Połknięcie i dostanie się przez drogi oddechowe może grozić śmiercią.
H315	Działa drażniąco na skórę.
H332	Działa szkodliwie w następstwie wdychania.
H351	Podjejrza się, że powoduje raka <podać drogę narażenia, jeżeli definitywnie udowodniono, że inna droga narażenia nie powoduje zagrożenia>.
H373	Może powodować uszkodzenie narządów (nerek) poprzez długotrwałe lub narażenie powtarzane (doustnie).
H411	Działa toksycznie na organizmy wodne, powodując długotrwałe skutki.
EUH044	Zagrożenie wybuchem po ogrzaniu w zamkniętym pojemniku.
EUH066	Powtarzające się narażenie może powodować wysuszenie lub pęknięcie skóry.

Wyjaśnienie skrótów i akronimów stosowanych w karcie charakterystyki

NDS	Najwyższe dopuszczalne stężenie
NDSCh	Najwyższe dopuszczalne stężenie chwilowe
NDSP	Najwyższe dopuszczalne stężenie pułapowe
UVCB	Substancje o nieznanym lub zmiennym składzie, złożone produkty reakcji lub materiały biologiczne
vPvB	(Substancja) Bardzo trwała i wykazująca bardzo dużą zdolność do bioakumulacji
PBT	(Substancja) Trwała, wykazująca zdolność do bioakumulacji i toksyczna
PNEC	Przewidywane stężenie niepowodujące skutków
DNEL	Poziom niepowodujący zmian
BCF	Współczynnik biokoncentracji
LD ₅₀	Dawka, przy której obserwuje się zgon 50% badanych zwierząt
LC ₅₀	Stężenie, przy którym obserwuje się zgon 50 % badanych zwierząt
EC _x	Stężenie, przy którym obserwuje się X % zmniejszenie wzrostu lub szybkości wzrostu
IC ₅₀	Stężenie, przy którym obserwuje się 50 % inhibicję badanego parametru
STOT	Działania toksycznego na narządy docelowe
NOEL(C)	Najwyższy poziom (stężenie) substancji, przy którym nie obserwuje się efektów
RID	Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych
ADR	Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych
IMDG	Międzynarodowy Kodeks Morski Towarów Niebezpiecznych
IATA	Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych

Scenariusze narażenia: zapisy ze scenariuszy narażenia zostały ujęte w treści karty charakterystyki mieszaniny.

