VERBOND VAN HANDELAREN IN CHEMISCHE PRODUKTEN

Best supply chain practice
Doorgeven ongewone voorvallen

Opgesteld door de Commissie Milieu & Veiligheid van het Verbond van Handelaren in Chemische Producten (*Juni 2015*)

Disclaimer

Deze Best practice is opgesteld door de Commissie Milieu & Veiligheid van het Verbond van Handelaren in Chemische Producten met als enig doel de leden en ketenpartners behulpzaam te zijn bij de vraag of en zo ja aan wie en op welke gronden een ongewoon voorval moet worden doorgegeven. Het heeft uitdrukkelijk niet de pretentie volledig te zijn. Hoewel met de grootst mogelijke zorg opgesteld, kan en zal het VHCP op geen enkele wijze aansprakelijkheid aanvaarden, voortvloeiend uit de toepassing van deze best practice. Deze best practice treedt uiteraard ook niet in de plaats van de geldende regelgeving op dit terrein (incl. de daarin vastgelegde verantwoordelijkheden van de diverse betrokkenen).

Inhoudsopgave

1. **Doel van deze best practice**
2. **Stroomschema doorgeven ongewone voorvallen**
3. **Lijst met belangrijke telefoonnummers**
4. **Wet- en regelgeving voor melden en rapporteren incidenten**
5. **Praktijkvoorbeelden**

1. Doel van deze best practice

Door versnippering en overlap in de verschillende wet- en regelgeving is het in de praktijk vaak niet duidelijk wie, wanneer, waar moet doorgeven dat er een ongewoon voorval heeft plaats gevonden. Het VHCP heeft daarom het initiatief genomen voor deze best supply chain practice doorgeven van ongewone voorvallen. Het VHCP heeft dat gedaan in samenwerking met de ILT, de Inspectie Leefomgeving en Transport. Doel van deze best supply chain practice is een handzame werkwijze te zijn voor alle partners in de chemieketen. Deze best practice moet hen op een pragmatische manier in staat stellen te bepalen wie, wanneer, waar moet doorgeven dat er een ongewoon voorval heeft plaatsgevonden.

Deze omschrijvingen gelden slechts als uitleg van of aanvulling op de vigerende wet- en regelgeving en bijbehorende vergunningen, die tezamen altijd de basis vormen voor veilig werken en die als bekend, geïmplementeerd en aanwezig worden verondersteld.

Best Supply Chain Practices erkennen daarbij de noodzaak tot een goede samenwerking tussen de betrokken partijen, alle partners in de chemie keten. Deze Best Supply Chain Practice is dan ook in samenwerking met hen opgesteld.

Als **ketenpartners** voor deze Best Supply Chain Practice zijn geïdentificeerd: **producenten, vervoerders, opslaghouders, gebruikers, groothandelaren.** Steeds in al hun hoedanigheden.

Het unieke aan de aanpak van de Best Supply Chain Practices is dat ze toepasbaar zijn vanuit het perspectief van elk van deze ketenpartners. Het bevat dus niet alleen houvast voor degene die precursoren levert maar ook voor die ketenpartner die ze ontvangt. Als een dominosteen, moet het op elk schakelpunt in de chemieketen leiden tot dezelfde, gestandaardiseerd, elkaar opvolgende inzichten over veilige omgang met verpakkingen en de inhoud daarvan, de chemicaliën.

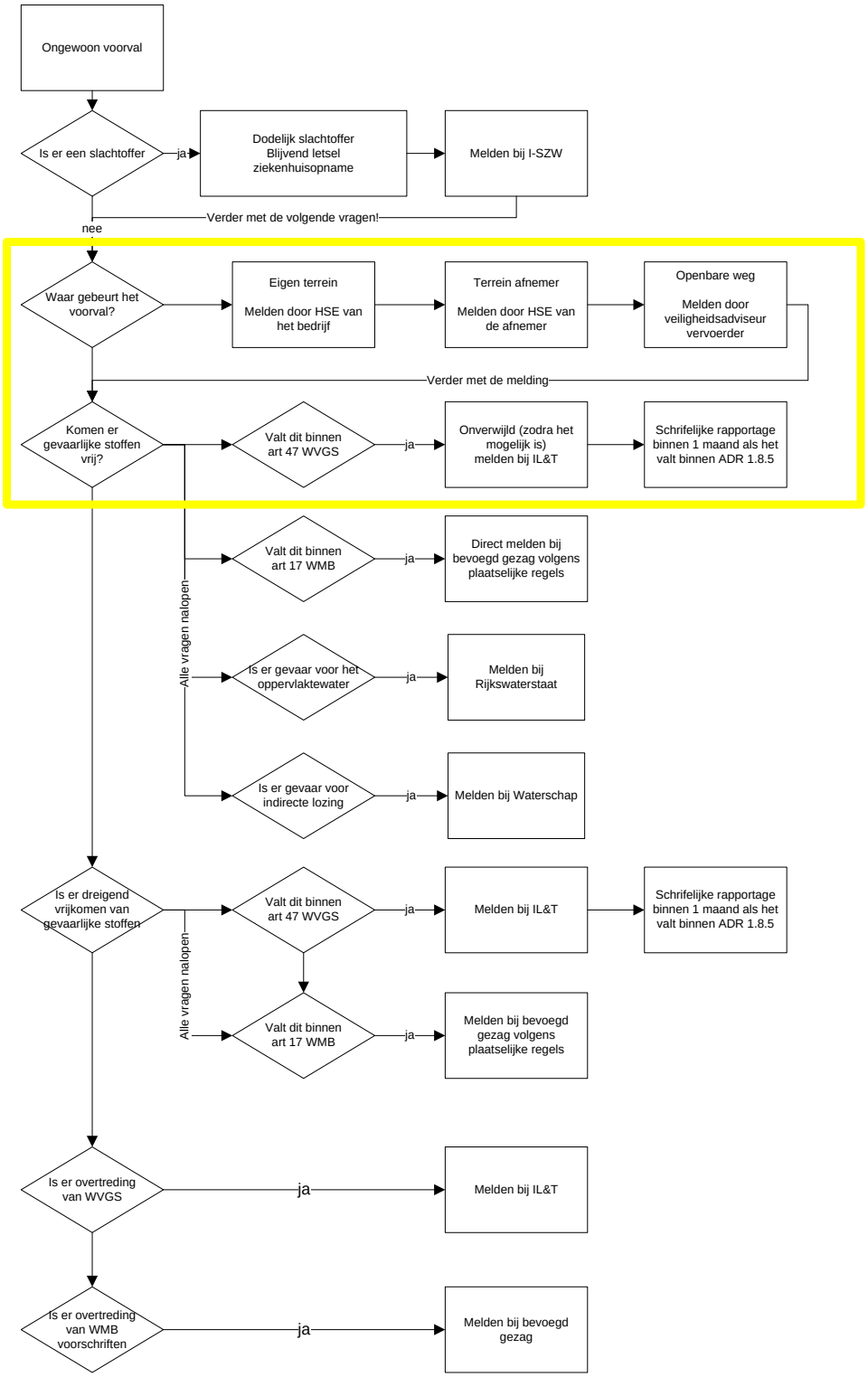
Tijdens het opstellen is gebleken dat de theorie nooit alle praktijksituaties kan dekken. Deze Best Supply Chain Practice moet daarom ook niet worden gezien als een rigide, statische, integrale handelswijze die alle ketenpartners tot op de letter moeten naleven, maar als kookboek waarin slechts de ingrediënten staan waarmee alle ketenpartners hun eigen recepten kunnen maken al naar gelang de situatie op een bepaald schakelpunt in de keten.

Namens het VHCP, hopen wij dat alle ketenpartners in de chemieketen de verantwoordelijkheid nemen om deze Best Supply Chain Practice te gebruiken. Hij is tot stand gekomen in een veiligheidscoalitie met het Ministerie van Infrastructuur & Milieu en draagt ons inziens zeker bij aan een veilige en verantwoorde omgang met chemicaliën, en met elkaar!

Op- en aanmerkingen als ook verzoek om extra uitleg zijn van harte welkom op vhcp@vhcp.nl

2. Stroomschema doorgeven ongewone voorvallen

Startpunt en hart van deze best practice is onderstaand stroomschema. Het geeft een overzicht van de verschillende ongewone voorvallen met daarbij wie welke instantie moet verwittigen en wanneer. Het geel gearceerde gedeelte in het stroomschema behoeft extra uitleg. Het is in de praktijk namelijk vaak maar de vraag wat voor soort incidenten hier worden bedoeld en of deze moeten worden doorgegeven. Hier wordt in de hoofdstukken 3 en 4 een antwoord op geformuleerd.



3. Lijst met belangrijke telefoonnummers

ILT:	**088 489 00 00**
ISZW:	**0800 - 5151**
Rijkswaterstaat:	**0800 – 8002**
Waterschappen:	
– Hollands Noorderkwartier	072 - 582 8282
– Wetterskip Fryslân	058 - 292 2222
– Noorderzijlvest	050 - 304 8911
– Hunze en Aa's	0598 - 69 3800
– Reest en Wieden	0522 - 27 6767
– Vechtstromen	088 - 220 33 33
– Groot Salland	038 - 455 7200
– Zuiderzeeland	0320 - 274 911
– Rijnland	071 - 306 3063
– Amstel, Gooi en Vecht	0900 - 9394
– Vallei en Veluwe	055 - 5272 911
– Rijn en IJssel	0314 - 369 369
– Delfland	015 - 260 8108
– Schieland en de Krimpenerwaard	010 - 453 7200
– Rivierenland	0344 - 64 9090
– Hollandse Delta	0900 - 2005005
– Scheldestromen	088 - 246 1000
– De Stichtse Rijnlanden	030 - 634 5700
– Brabantse Delta	076 - 564 1000
– Aa en Maas	088 - 17 88 000
– De Dommel	0411 - 618 618
– Peel en Maasvallei	077 - 3891111
– Roer en Overmaas	046 - 4205700
Bevoegde gezagen:	*Zelf opzoeken en noteren*

Tip: Sla de relevante telefoonnummers direct op in je telefoon!

4. Wet- en regelgeving voor melden en rapporteren incidenten

Zoals ook blijkt uit het gearceerde gedeelte van het stroomschema op pagina 3 van deze best practice, zijn er twee verschillende soorten incidenten die volgens twee verschillende wettelijke grondslagen moeten worden doorgegeven aan de autoriteiten.

Ten eerste zijn er ongevallen of voorvallen die ontstaan tijdens handelingen, zoals die zijn beschreven in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs), die moeten worden gemeld aan IL&T. Doel van het doorgeven is dat IL&T een pro-actieve beoordeling kan maken van de situatie van het ongeval of voorval en een inschatting kan maken van de veiligheid in geval van voortzetting van de vervoershandeling. Het melden gebeurt overwijld en telefonisch aan het Meld- en InformatieCentrum (MIC) van de ILT.

Ten tweede zijn er ongevallen of voorvallen die binnen een maand nadat ze zijn ontstaan, moeten worden gerapporteerd aan de IL&T op basis van het Europese Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route (ADR). Doel van deze rapportage is meer reactief. De idee is dat door deze rapportage de opgedane kennis kan worden gebruikt om verbeteringen in de internationale voorschriften aan te brengen. Het rapporteren gebeurt schriftelijk. Ga voor rapporteren naar de website www.ilent.nl en ga naar “Melden”. Kies **rubriek** “Transport Gevaarlijke Stoffen” en selecteer bij **soort** “rapportage voorval/ongeval spoor en weg.

Hieronder worden beide incidenten en bijbehorende wetgeving kort toegelicht.

Incidenten melden volgens Wvgs

Artikel 47 Wvgs bepaalt dat degene die één van de hieronder genoemde handelingen verricht, verplicht is om de IL&T onverwijld in kennis te stellen indien zich daarbij ongevallen voordoen of voorvallen, waardoor gevaar voor de openbare veiligheid is of kan ontstaan.

a. het vervoeren van gevaarlijke stoffen met een vervoermiddel over land, per spoor en over de binnenwateren;
b. het ten behoeve van vervoer met een vervoermiddel over land, per spoor en over de binnenwateren aanbieden en aannemen van gevaarlijke stoffen;
c. het laten staan en het laten liggen van een vervoermiddel, waarin of waarop zich gevaarlijke stoffen of resten daarvan bevinden;
d. het ten behoeve van het vervoer beladen van een container of vervoermiddel met gevaarlijke stoffen en het lossen van die stoffen daaruit;
e. het nederleggen van gevaarlijke stoffen tijdens het vervoer;
f. het verpakken van gevaarlijke stoffen ten behoeve van het vervoer daarvan;
g. het ten behoeve van het vervoer vullen van een daarvoor bestemde container, tank, verpakking of vervoermiddel met gevaarlijke stoffen en het lossen van die stoffen daaruit;
h. het exploiteren van een container, tank, verpakking of vervoermiddel ten behoeve van het vervoer van gevaarlijke stoffen;
i. het ontvangen van gevaarlijke stoffen tijdens of aansluitend op het vervoer;
j. de overige met het vervoer van gevaarlijke stoffen rechtstreeks samenhangende handelingen, waaronder de beveiliging van de vervoersketen, voor zover daaromtrent bij of krachtens algemene maatregel van bestuur als bedoeld in artikel 3, regels zijn gesteld.

Wie moet melden?

Artikel 47 Wvgs bepaalt dat de verplichting van de meldplicht ligt bij diegene die de handeling verricht als bedoeld in art 2, 1e lid Wvgs waarbij een voorval of ongeval voordoet. Tijdens het vullen is dat de vuller, tijdens het beladen is dat de de belader, tijdens het vervoer de vervoerder, etc.

Het VHCP vat deze wettelijke bepaling zo op dat op eigen terrein de eigen HSE manager een incident meldt, maar dat op het terrein van de afnemer, de HSE manager van de afnemende partij de melding doet. Dit is ook te beargumenteren op basis van de WMB (Wet Milieubeheer) en het ADR. Bij een incident tijdens het transport, belt de chauffeur de veiligheidadviseur van de vervoerder en is het deze persoon die het incident officieel meldt.

Wanneer moet diegene melden?
Degene die moet melden stelt de IL&T onverwijld, dus zodra het mogelijk is, in de gelegenheid de situatie van het ongeval of het voorval te beoordelen.

Ondertussen laat hij dus handelingen met betrekking tot de betrokken gevaarlijke stoffen in elk geval achterwege totdat IL&T van deze gelegenheid gebruik heeft gemaakt of heeft laten weten van die gelegenheid geen gebruik te maken. Deze onthouding geldt natuurlijk niet voor handelingen die redelijkerwijs noodzakelijk zijn om verdere gevaarzetting of schade te voorkomen.

Gevaar voor openbare veiligheid
Het is niet niet altijd duidelijk wat wordt verstaan onder ongevallen of voorvallen, waardoor gevaar voor de openbare veiligheid is of kan ontstaan. Over het begrip "openbare veiligheid" bestaan verschillende definities. De wetsgeschiedenis maakt echter duidelijk dat al heel snel sprake is "ongevallen of voorvallen, waardoor gevaar voor de openbare veiligheid is of kan ontstaan":

De doelstelling van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen is de bevordering van de openbare veiligheid bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit omvat niet alleen de veiligheid van degenen die direct bij het vervoer betrokken zijn, zoals werknemers, maar ook de veiligheid van de omgeving en van al degenen en al hetgeen zich daar bevindt. Bevordering van de openbare veiligheid houdt in het voorkomen van gevaar, schade of hinder voor mens, dier en omgeving als gevolg van gevaarlijke stoffen. De inhoud van het begrip openbare veiligheid wordt niet alleen bepaald door het object, dat aan het risico is blootgesteld, doch mede door de aard en de hoedanigheid van de stoffen, die onder het begrip gevaarlijke stoffen vallen. Het begrip openbare veiligheid krijgt een verschillende dimensie al naar gelang het gaat om bijvoorbeeld ontplofbare stoffen, giftige stoffen, of gevaar voor besmetting opleverde stoffen. Tevens vermeldt deze memorie van toelichting: *Een ongeval met een vervoermiddel, beladen met gevaarlijke stoffen, kan niet alleen gevolgen hebben voor de verkeersveiligheid, maar tevens voor de veiligheid van mens, dier en omgeving (de openbare veiligheid).*[1]

Tip: Zoek proactief contact met degene bij wie je eventueel zou moeten melden en toets van tevoren jouw intepretatie van de meldplicht en de manieren waarop je dat kan doen!

[1] Zie MvT bij de Wvgs, TK 1992- 1993, 23 250, onder nummer 3

Incidenten rapporteren volgens ADR
Alle incidenten die moeten worden gemeld, moeten daarnaast soms ook worden gerapporteerd volgens het ADR.

Tip: Als je een incident meldt, vraag ILT dan of dat incident ook moet worden gerapporteerd!

Een rapportage 1.8.5 ADR is altijd voorafgegaan aan een melding conform artikel 47 Wvgs. Niet iedere melding resulteert ook in een rapportage. Rapporteren hoeft alleen bij een ernstig ongeval of voorval.. De hieronder opgesomde artikelen uit het ADR geven meer duidelijkheid.

De arcering is verzorgd door IL&T:

Artikel 1.8.5.1. ADR bepaalt: Indien zich bij het laden, vullen, vervoer of lossen van gevaarlijke goederen in Nederland een ernstig ongeval of voorval voordoet, moet de belader, vuller, vervoerder, respectievelijk de geadresseerde zich ervan vergewissen dat uiterlijk één maand na de gebeurtenis een rapport aan IL&T wordt voorgelegd

Artikel 1.8.5.3 gaat hierop verder door: Een te rapporteren gebeurtenis heeft zich voorgedaan, indien gevaarlijke goederen zijn vrijgekomen of indien er een dreigend gevaar bestond van verlies van het product, indien persoonlijk letsel, schade aan materiaal of milieu optrad, of indien de autoriteiten erbij betrokken waren en aan één of meer van de volgende criteria is voldaan:

Persoonlijk letsel betekent een voorval waarbij de dood of letsel is opgetreden die / dat rechtstreeks verband hield met de vervoerde gevaarlijke goederen, en waarbij het letsel

a) intensieve medische behandeling vereist,
b) een verblijf van ten minste één dag in een ziekenhuis vereist, of
c) het onvermogen tot werken gedurende ten minste drie opeenvolgende dagen tot gevolg heeft.

Verlies van product betekent het vrijkomen van gevaarlijke goederen

a) van vervoerscategorie 0 of 1 in hoeveelheden van 50 kg / 50 liter of meer,
b) van vervoerscategorie 2 in hoeveelheden van 333 kg / 333 liter of meer, of
c) van vervoerscategorie 3 of 4 in hoeveelheden van 1.000 kg / 1.000 liter of meer.

Het criterium voor verlies van product is ook van toepassing indien er een dreigend gevaar van verlies van product bestond wat betreft de hierboven genoemde hoeveelheden. Dit moet doorgaans worden aangenomen indien, als gevolg van structurele schade, de middelen van omsluiting niet langer voor verder vervoer geschikt zijn of indien om een of andere reden een voldoende veiligheidsniveau niet langer gewaarborgd is (bijv. als gevolg van vervorming van tanks of containers, kantelen van een tank of brand in de onmiddellijke omgeving).

Indien er gevaarlijke goederen van klasse 6.2 bij betrokken zijn, is de verplichting tot rapporteren van toepassing zonder hoeveelheidbeperking.

Bij gebeurtenissen waarbij radioactieve stoffen van klasse 7 betrokken zijn, zijn de criteria voor verlies van product:

a) elk vrijkomen van radioactieve stoffen uit de colli;

b) blootstelling leidend tot overschrijding van de grenswaarden die zijn afgebakend in de voorschriften voor bescherming van werknemers en personen uit het publiek tegen ioniserende straling (Blad II van IAEA Veiligheidsreeks nr. 115 - "Internationale fundamentele veiligheidsnormen ter bescherming tegen ioniserende straling en voor veiligheid van stralingsbronnen"); of
c) daar waar redenen bestaan om aan te nemen dat enige veiligheidsfunctie van een collo aanzienlijk is teruggelopen (omsluiting, afscherming, thermische bescherming of criticaliteit) welke het collo ongeschikt kan hebben gemaakt voor verder vervoer zonder aanvullende veiligheidsmaatregelen.

Opmerking: Zie de voorschriften van 7.5.11 CV33 (6) voor onbestelbare zendingen.

Schade aan materiaal of milieu betekent het vrijkomen van gevaarlijke stoffen, ongeacht de hoeveelheid, waarbij de geschatte schade meer bedraagt dan 50.000 Euro. Voor dit doel mag schade aan enig rechtstreeks betrokken middel van vervoer dat gevaarlijke stoffen bevat en aan de infrastructuur van de modaliteit niet in aanmerking worden genomen.

Betrokkenheid van autoriteiten betekent het rechtstreeks betrokken zijn van de autoriteiten of hulpverleningsinstanties tijdens de gebeurtenis waarbij gevaarlijke goederen betrokken zijn alsmede de evacuatie van personen of sluiting van openbare verkeerswegen (wegen / spoorwegen) gedurende ten minste drie uur als gevolg van het door de gevaarlijke goederen ontstane gevaar.

De bevoegde autoriteit kan zonodig nadere relevante informatie vragen.

Tip: Kijk eens in hoofdstuk 1.4 van het ADR. Daarin staan alle verplichtingen van de vervoerder uitgelegd!

4. Praktijkvoorbeelden

Hieronder staan voorbeelden van situaties waarin het in de praktijk onduidelijk is of een incident moet worden gemeld en/of gerapporteerd bij IL&T. Het VHCP heeft deze voorbeelden aan IL&T voorgelegd die deze heeft beantwoord. Hiermee wordt beoogd meer duidelijkheid te geven in twijfelgevallen.

Bij elke casus worden de volgende vragen gesteld aan IL&T.

Is dit een melding plichtig voorval op basis van art. 47 Wet vervoer gevaarlijke stoffen? Waarom wel/niet? Zo ja, welke partij moet het voorval melden (chauffeur, verzender, ontvanger, vervoerder, hulpdiensten etc.)?

Is dit een rapportage plichtig voorval op basis van 1.8.5.1. ADR? Waarom wel/niet? Zo ja, welke partij moet het voorval melden (chauffeur, verzender, ontvanger, vervoerder, hulpdiensten etc.)?

Casus 1:
Een vrachtwagen geladen met gevaarlijke stoffen is betrokken bij een aanrijding. Er is geen schade aan de verpakkingen (cq. tank) en er zijn geen gewonden.

Antwoord:

Zorgplicht van de chauffeur. Hij stelt zelf vast of de lading nog in orde is. Indien de lading in orde is dan is een melding niet noodzakelijk. Geen rapportageplicht.

Casus 2:
Een vrachtwagen geladen met gevaarlijke stoffen is betrokken bij een eenzijdige aanrijding. Er is geen schade aan de verpakkingen (cq. tank), geen grote schade aan de wagen en geen gewonden. Na een controle geeft de brandweer de wagen vrij en kan de chauffeur zijn weg vervolgen.

Antwoord:
Afhankelijk van de actie die de brandweer heeft uitgevoerd. In deze casus heeft de brandweer mogelijk de lading in een gesloten wagen geïnspecteerd. In dat geval geen rapportage, voldoet niet aan de criteria 1.8.5. Geen melding.

Casus 3:
Een vrachtwagen geladen met gevaarlijke stoffen is betrokken bij een aanrijding. De vervoerder en de chauffeur zijn Oost-Europees.

Antwoord:
Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen NL of buitenlandse vervoerders. Een eventuele rapportage 1.8.5 wordt ingezonden aan de ILT.

Casus 4:
Een vrachtwagen geladen met gevaarlijke stoffen is betrokken bij een aanrijding. Er is schade aan de verpakkingen (cq. tank). Het voorval vindt plaats om 2.00u ’s nachts. De chauffeur kan zijn de werkgever, verzender en ontvanger niet bereiken op dit tijdstip.

Antwoord:
Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen tijdstippen. De chauffeur meldt dit onverwijld telefonisch aan de ILT. Rapportage is afhankelijk van de omstandigheden.

Casus 5:
Een vrachtwagen geladen met gevaarlijke stoffen is betrokken bij een aanrijding. De chauffeur is zwaar gewond en wordt naar het ziekenhuis vervoerd. De vervoerder wordt de eerste uren na het voorval niet volledig geïnformeerd over het voorval.

Antwoord:
Melden indien de vrachtwagen schade heeft. De chauffeur zal in deze situatie niet onverwijld kunnen melden. Het is overigens wel een taak van de veiligheidsadviseur tot het opzetten van passende noodprocedures bij eventuele ongevallen of voorvallen die de veiligheid tijdens het vervoer van gevaarlijke goederen of tijdens het laden en het lossen in gevaar kunnen brengen;

Rapportage is afhankelijk van de bevindingen, bijvoorbeeld bij dreigend verlies van lading bij een beladen voertuig.

Casus 6:
Een oplegger geladen met gevaarlijke stoffen staat op de inrichting van de ontvanger. De chauffeur valt van de laadklep tijdens het lossen. De chauffeur wordt ter observatie met hoofdletsel naar het

ziekenhuis gebracht maar hoeft niet opgenomen te worden (geen melding naar inspectie SZW nodig).

Antwoord:
Geen handeling 2,1e lid. Geen melding en geen rapportage. Arbeidsongeval.

Casus 7:
Een oplegger geladen met gevaarlijke stoffen staat op de inrichting van de ontvanger. De chauffeur valt van de laadklep tijdens het lossen. De chauffeur wordt meerdere dagen opgenomen in het ziekenhuis (wel melding naar inspectie SZW nodig).

Antwoord:
Soortgelijk als bij casus 6. Arbeidsongeval.

Casus 8:
Een tankwagen geladen met gevaarlijke stoffen staat binnen de inrichting van de ontvanger. De ontvanger merkt op dat de tank lekt.

Antwoord:
Van uitgaande dat dit geen opslagsituatie is, anders 17, lid 2 WABO.
Melden ja. Rapporteren vermoedelijk ook. Hoeveel kan er naar buitentreden, welke stof is.

Casus 9:
Een vrachtwagen geladen met stukgoed emballage met gevaarlijke stoffen staat binnen de inrichting van de ontvanger. Tijdens het lossen rijdt een heftruck met zijn vork een verpakking lek.

Antwoord:
Indien de emballage gevuld is met GS dan melden. Dit is een handeling 2, lid 1. Rapportage is afhankelijk van de stof en de hoeveelheid.

Casus 10:
Een wagen met stukgoed emballage met gevaarlijke stoffen wil lossen bij de ontvanger. De ontvanger merkt tijdens een routine ADR-controle op, dat de vervoerder niet aan alle eisen van het ADR voldoet.

Antwoord:
Geen melding. Geen rapportage.

Casus 11:
Een wagen met stukgoed emballage met gevaarlijke stoffen wil lossen bij de ontvanger. De ontvanger merkt tijdens een routine ADR-controle op, dat de batterijen van de zaklantaarn leeg zijn. De chauffeur lost dit op door in de nabijheid batterijen aan te schaffen.

Antwoord:
Geen melding. Geen rapportage.

Casus 12:

Tijdens het lossen van een tankwagen met gevaarlijke stoffen in een tank van de ontvanger knapt de slang van tankwagen naar de aansluiting van de tank. Er zijn geen gewonden. Er is geen gevaar voor de openbare veiligheid. De calamiteitenorganisatie van de ontvanger kan de gelekte stoffen zelf opvangen en afvoeren.

Antwoord:
Wel melding en wel een rapportage. Er is vermoedelijk wel een gevaar voor de openbare veiligheid (mens, dier en omgeving). De melding gebeurt door diegene die lost. Veelal de vervoerder. Kan in overleg (losser).

Casus 13:
Een tankwagen met gevaarlijke stoffen is aangesloten op een tapinstallatie van de ontvanger. Deze tapinstallatie pompt de gevaarlijke stof direct in emballage. De gevulde emballage blijkt vervuild. Een chemische reactie vindt plaats en giftige dampen komen vrij. Eisen ten aanzien van de afvulplaats en tapinstallatie staan specifiek vermeldt in de milieuvergunning van de ontvanger.

Antwoord:
Handelingsituatie is het vullen van emballage in een inrichting. Dit betreft geen situatie zoals het vullen van een tankwagen of tankcontainer. Geen melding/rapportage. Wel 17, lid 2 WABO.

Casus 14:
Een tankwagen met gevaarlijke stoffen was aangesloten op een tapinstallatie van de ontvanger. Deze tapinstallatie pompte de gevaarlijke stof direct in emballage. Een dag na de afvulling blijkt de verpakking ongeschikt voor de afgevulde stof, waardoor lekkage van de verpakkingen ontstaat. De verpakkingen staan nog binnen de inrichting van de ontvanger (PGS-15 inrichting).

Indien het opslag betreft en geen nederleggen tijdens het vervoer dan is geen meldplicht/rapportage van toepassing

Casus 15:
Een vrachtwagen is geladen met stukgoed (IBC's en vaten) met gevaarlijke stoffen. Bij een kruispunt laat de oplegger los van de trekker, door een technisch mankement. De oplegger ligt naast de trekker in de berm. Er is geen lekkage van de verpakkingen, mede door goed gestuwde lading. De politie komt ter plaatse. Een gespecialiseerd bedrijf bergt de oplegger.

Antwoord:
Wel melding en rapportage is afhankelijk van de inzet van de hulpdiensten.

Casus 16
Binnen een inrichting vindt een incident met gevaarlijke stoffen plaats. Tijdens het laden van de tankwagen zijn liters zoutzuur buiten deze omhulling getreden. De chauffeur van het voertuig heeft via de portofoon de belading van de tankwagen door de operator van kunnen stoppen.

Antwoord:
Het laden is een handeling als bedoeld in artikel 2, 1^{e} lid van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Gelet op de memorie van toelichting van de Wvgs (zie p. 4) is dit incident aan te merken als een voorval, waardoor gevaar voor de openbare veiligheid is ontstaan of is te duchten. Het begrip "openbare veiligheid" beperkt zich niet tot de "openbare weg" of "de omgeving van een inrichting"

waar het incident heeft plaatsgevonden. Immers, een ieder en al hetgeen wat zich daar bevindt dient volgens de memorie van toelichting te worden beschermd. Er moet dus gemeld worden. Afhankelijk van de hoveelheid gelekte liters moet ook worden gerapporteerd.