



Best Supply Chain Practice 2

Bulkleveringen van vloeistoffen met tankwagens

Opgesteld door de Commissie Milieu & Veiligheid van het VHCP – versie september 2024

Inhoud

1. Inleiding	3
2. Scope	3
2.1 Aandachtspunt ketenpartners	4
3. Definities	4
4. Verantwoordelijkheden en taakverdeling van ketenpartners	5
4.1 Managementverantwoordelijkheden per ketenpartner op de losplaats	5
4.2 Operationele taken en verantwoordelijkheden per ketenpartner op de losplaats	8
5. Best practices lossen onder overdruk	13
Bijlage 1: Controlelijst losinstallatie voor eerste levering	14
Bijlage 2: Checklist kritieke punten op de losplaats	16
Bijlage 3: Meldingslijst voor afwijkingen van de losinstallatie	17
Bijlage 4: Cefic Site (Un)Loading Information Document	19

1. Inleiding

Het doel van deze Best Supply Chain Practice¹ is een bijdrage te leveren aan het wegnemen en/of voorkomen van onveilige situaties in de chemieketen. Deze Best Supply Chain Practice bereikt dat doel door een heldere omschrijving te geven van werkzaamheden en verantwoordelijkheden van alle betrokken partijen bij het leveren van vloeistoffen in bulk. Deze omschrijvingen gelden slechts als 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 chemieketen. Deze Best Supply Chain Practice is dan ook in samenwerking met hen opgesteld.

Als **ketenpartners** voor bulkleveringen van vloeistoffen met tankwagens zijn geïdentificeerd: **toeleveranciers, afnemers** (ontvangers) en **transportbedrijven**. Steeds in al hun hoedanigheden.

Deze BSCP biedt niet alleen houvast voor degene die daadwerkelijk overgaat tot bulkleveringen van vloeistoffen met tankwagens, maar evengoed voor een afnemer daarvan. Als een dominosteen, moet het op elk schakelpunt in de chemieketen leiden tot dezelfde, gestandaardiseerde en elkaar opvolgende inzichten over veilige omgang met chemicaliën.

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

Als bijlagen de volgende documenten:

1. Een controlelijst met gerichte controlepunten om risico's tijdens het lossen van gevaarlijke stoffen zichtbaar te maken voor alle ketenpartners op een schakelpunt in de keten. Deze controlelijst moet worden ingevuld door de afnemer/ontvanger. Het inzicht dat dit oplevert, moet eraan bijdragen dat risico's worden beperkt en beheerst.
2. Een standaardformulier om onveilige situaties te kunnen rapporteren. Dit formulier wordt gebruikt voor rapportage, bijvoorbeeld van de chauffeur.

Het VHCP hoopt dat alle ketenpartners in de chemieketen de verantwoordelijkheid nemen om deze BSCP te gebruiken.

Dit document is gebaseerd op een document uit 2015 dat tot stand is gekomen in een veiligheidscoalitie met het Ministerie van I&W (toen nog Infrastructuur & Milieu).

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

2. Scope

De scope van de BSCP voor bulkleveringen van vloeistoffen met tankwagens betreffen de standaardhandelingen die van toepassing zijn op het leveren van vloeistoffen vanuit tankwagens aan een vaste aansluiting.

Niet-standaardhandelingen vallen buiten de scope van deze BSCP. Als niet-standaard handelingen worden in elk geval gezien:

¹ Dit document is naar beste kunnen opgesteld door de Commissie Milieu & Veiligheid van het VHCP. Het VHCP kan geen aansprakelijkheid aanvaarden, voortvloeiend uit de toepassing van deze Best Supply Chain Practice. De BSCP geldt slechts als aanvulling op de vigerende wet- en regelgeving en bijbehorende vergunningen. De BSCP pretendeert niet volledig te zijn. Mocht u vragen of opmerkingen hebben, neemt u dan contact op via vhcp@vhcp.nl.

- het direct lossen vanuit tankwagens in verpakkingen (drums, cans of IBC's)²; en
- het toevoegen van additieven voor of tijdens lossing.

Voor het uitvoeren van bulkleveringen van vloeistoffen met tankwagens is de BSCP voor Koppelingen eveneens van belang.³

2.1 Aandachtspunt ketenpartners

Het VHCP moedigt ketenpartners weliswaar aan om de uitgangspunten uit deze BSCP als basis te nemen voor deze niet-standaardhandelingen, maar daar bovenop dienen de ketenpartners samen een additionele risico-inventarisatie uit te voeren. Als uitgangspunt geldt dat het vullen van verpakkingen door een operator van de ontvanger plaatsvindt.

Soms vindt een bulklevering plaats bij ketenpartners die slechts incidenteel chemicaliën ontvangen, zoals bijvoorbeeld bedrijven in de recreatiesector (zwembaden) of in de landbouw. Op dergelijke locaties verdient extra aandacht dat een toeleverancier zorgt dat de ontvanger op de hoogte is van de uitgangspunten en regels die gelden bij het lossen van bulkchemie met tankwagens. Uitgangspunt blijft dat de operator van de ontvanger verantwoordelijk is voor de juiste ontvangst.

3. Definities

Onderstaande definities te lezen in samenhang met het onderwerp van deze BSCP.

Chauffeur

De persoon die in dienst van het bedrijf feitelijk het vervoer uitvoert

Leverancier

Het bedrijf dat opdracht geeft voor de leveringen van vloeistoffen in bulk⁴

Losplaats

Het bedrijf (locatie van afnemer/ontvanger) waar de loshandelingen plaatsvinden van vloeistoffen vanuit tankwagens, dit is in het ADR synoniem met geadresseerde

Near-miss

Een onveilige situatie of handeling die onder iets andere omstandigheden had kunnen leiden tot een ernstig ongeval of incident

Operator/losser

De persoon die in dienst van de afnemer/ontvanger op de losplaats feitelijk de loshandelingen uitvoert (terminologie uit ADR is lossers)

Surveyor

Een persoon werkzaam voor een extern laboratorium die gespecialiseerd is in het nemen van monsters

Transportbedrijf

De vervoerder die de vloeistoffen vervoert (ook eventuele charters of opvolgende vervoerders), in het ADR wordt deze de vervoerder genoemd

² In verband met de veiligheid raadt het VHCP alle ketenpartners het direct lossen in verpakkingen van ADR geklasseerde stoffen ten stelligste af. Het advies van het VHCP is om bulklossingen alleen op een vaste aansluiting uit te voeren.

³ Deze is ook te vinden op de website van het VHCP, via [VHCP - Best Supply Chain Practices](#).

⁴ Zie voor verantwoordelijkheden leverancier eventueel ook hetgeen in ADR wordt aangeduid met de verantwoordelijkheden van de afzender.

4. Verantwoordelijkheden en taakverdeling van ketenpartners

Dit hoofdstuk is gebaseerd op de onder auspiciën van CEFIC, ECTA en EPCA ontwikkelde richtlijn voor veilig laden en lossen: Best Practice Guidelines for Safe (Un)Loading of Road Freight Vehicles. Het wordt aangeraden om ook deze richtlijn nauwkeurig te bestuderen.

4.1 Managementverantwoordelijkheden per ketenpartner op de losplaats

Het VHCP adviseert de afnemer/ontvanger en de leverancier, voorafgaand aan de eerste levering, de gegevens van de losplaats vast te leggen volgens de "Controlelijst losinstallatie voor eerste levering" zoals vermeld in bijlage 1.

Losplaats	Transportbedrijf
<i>Risico-inventarisatie</i>	
In de wettelijk verplichte risico-inventarisatiemoet het lossen van tankwagens zijn opgenomen.	
<i>Uitrusting</i>	
Het management van de losplaats dient ervoor te zorgen, dat de uitrusting ten behoeve van het lossen van bulkleveringen van vloeistoffen met tankwagens, inclusief koppelingen en slangen, geschikt is en voldoet aan alle wettelijke eisen.	Het management van het transportbedrijf dient ervoor te zorgen, dat het vervoermiddel, inclusief de uitrusting waarmee het transport wordt uitgevoerd, geschikt is voor de stof die vervoerd moet worden en voldoet aan alle wettelijke eisen.
<i>Competentie</i>	
<p>Het management van de losplaats moet ervoor zorgdragen, dat het lossen van vloeistoffen wordt uitgevoerd door bekwamen goed opgeleid personeel, in het bijzonder voor wat betreft het omgaan met gevaarlijkstoffen.</p> <p>De operators dienen in staat te zijn om te communiceren in de plaatselijk gesproken taal dan wel in het Engels of Duits.</p>	<p>Het management van het transportbedrijf dient ervoor te zorgen, dat de chauffeurs die worden ingezet voor het uitvoeren van het transport voldoende gekwalificeerd zijn.</p> <p>Tevens dient de chauffeur in het bezit te zijn van alle wettelijk vereiste diploma's en certificaten.</p> <p>De chauffeurs dienen in staat te zijn om te communiceren in de plaatselijk gesproken taal dan wel in het Engels of Duits.</p>
<i>Losplaatsinstructies</i>	
<p>Het management van de losplaats moet zorgdragen, dat voor het terrein geldende eisen en voorschriften bekend zijn bij het transportbedrijf, voordat de loshandeling plaatsvindt.</p> <p>Tevens dient de chauffeur, wanneer deze zich bij de losplaats meldt, in kennis te worden gesteld van de veiligheids- en noodprocedures.</p> <p>Het management moet veilig werken bevorderen, in het bijzonder bij het werken met vloeistoffen, die risico's met zich meebrengen.</p> <p>Verder dienen de loshandelingen altijd onder supervisie te worden uitgevoerd. Dit verwijst naar het 4 ogen principe: er moeten altijd twee personen aanwezig zijn.</p> <p>Het is belangrijk dat de lossers er van tijd tot tijd op wordt gewezen dat deze regel bestaat.</p>	<p>Het management van het transportbedrijf moet zorgdragen, dat de chauffeurs die worden ingezet voor het betreden van het terrein, de eisen en voorschriften opvolgen die gelden voor het terrein waar de loshandelingen uitgevoerd worden.</p> <p>De chauffeur dient gedurende de gehele lossing bij zijn voertuig te blijven en de lossing te monitoren, tenzij de voorschriften op de losplaats een andere werkwijze voorschrijven.</p> <p>Het is belangrijk dat de chauffeur er van tijd tot tijd op wordt gewezen dat deze regel bestaat.</p>

<i>Aansluitingen</i>	
Het management van de losplaats moet zorgdragen dat alle aansluitingen op de losplaats duidelijk gemarkeerd zijn.	
<i>Werken op hoogte</i>	
<p>Het management van de losplaats moet zorgdragen voor condities die veilig werken op hoogte mogelijk maken (inclusief de mogelijkheid om op een veilige manier de bovenzijde van de tankwagens te betreden).</p> <p>Zij brengen hiertoe de Best Supply Chain Practice 'Werken op hoogte' bij de operators onder de aandacht.</p>	Het transportbedrijf moet voldoen aan de eisen van de Best Supply Chain Practice 'Werken op hoogte' – en brengt deze bij de chauffeurs onder de aandacht.
<i>Productkwaliteit</i>	
Bij voorkeur vindt productacceptatie plaats op basis van een door de leverancier meegeleverd analysecertificaat.	
<p>Het nemen van monsters uit tankauto's moet zo mogelijk worden voorkomen. Indien het nemen van een monster toch noodzakelijk is, draagt het management van de losplaats hiervoor verantwoordelijkheid. Het management zorgt ervoor, dat de monsters worden genomen door gekwalificeerd personeel of dat de monsternamen worden uitbesteed aan een Surveyor.</p> <p>Voor het nemen van monsters dienen de juiste voorschriften te worden gevolgd en de noodzakelijke veiligheidsmaatregelen genomen te worden.</p>	
<i>Maatregelen bij een calamiteit</i>	
<p>De noodzakelijke veiligheidsuitrusting moet beschikbaar zijn op de losplaats.</p> <p>Hiermee worden onder andere de volgende zaken bedoeld: brandblussers, oog- en nooddouche, eerste hulpmiddelen, vluchtwegen, absorptiematerialen, etc.</p> <p>Hierbij wordt opgemerkt dat een veiligheidsuitrusting van de chauffeur zoals die verplicht is volgens het ADR, bedoeld is voor gebruik tijdens het transport.</p>	
<i>Near miss en incidentenmelding</i>	
<p>Het management van de losplaats dient een procedure geïmplementeerd te hebben, die de werkwijze vaststelt om ongelukken, bijna-ongelukken en onveilige situaties te melden en te registreren.</p> <p>Hiervoor wordt verwezen naar de Best Supply Chain Practice - melden ongewone voorvallen</p>	<p>Het management van het transportbedrijf dient een procedure geïmplementeerd te hebben, die de werkwijze vaststelt om ongelukken, bijna-ongelukken en onveilige situaties te melden en te registreren.</p> <p>Hiervoor wordt verwezen naar de Best Supply Chain Practice - melden ongewone voorvallen</p>

Statische elektriciteit en aarding

Statische elektriciteit kan opgewekt worden door diverse oorzaken. De meest bekende zijn wrijving, stroming van vloeistoffen in leidingen, het uitstromen van vloeistoffen.

Deze oplading moet voorkomen worden bij het werken met vloeistoffen met een vlampunt lager dan 60 °C.

In ieder geval moet de installatie voorzien zijn van een aardmogelijkheid. Bij voorkeur met een aardcontrole, is deze er niet dan moet de controle op aarding procedureel geregeld zijn.

Splashfilling moet voorkomen worden door gebruik te maken van een dippijp.

Stroomsnelheden in leidingen moeten beperkt worden.

Naast de apparatuur kan ook de medewerkers/of de chauffeur statisch geladen zijn. Hier moeten ook maatregelen voor getroffen worden, door gebruik te maken van speciaal schoeisel en kleding.

De tankwagen waarmee brandbare vloeistoffen (vlampunt < 60 °C) vervoerd worden, moet voorzien zijn van een aardingpunt. (FL-voertuig volgens ADR)

Naast de apparatuur kan ook de medewerkers/of de chauffeur statisch geladen zijn. Hier moeten ook maatregelen voor getroffen worden, door gebruik te maken van speciaal schoeisel en kleding.

4.2 Operationele taken en verantwoordelijkheden per ketenpartner op de losplaats

Het lossen wordt uitgevoerd in nauwe samenwerking tussen chauffeur en operator. Beiden moeten goed op de hoogte zijn van hun persoonlijke en gezamenlijke verantwoordelijkheden, daartoe moet in elk geval de chauffeur de check uitvoeren op de punten die zijn vermeld in bijlage 2. Bij gezamenlijke verantwoordelijkheden van operator en chauffeur geldt dezelfde tekst.

Operator	Chauffeur
<i>Transport equipment</i>	
Om de lossing goed en veilig uit te kunnen voeren dient de operator zich vooraf te vergewissen of het gebruikte voertuig geen gebreken (o.a. lekkage) vertoont.	De chauffeur dient zich ervan te vergewissen dat het voertuig en de benodigde hulpmiddelen geschikt zijn om de lossing uit te voeren. Tevens dient het materieel te voldoen aan ADR.
<i>Instructies van de losplaats</i>	
<p>Operators dienen zich altijd te houden aan de geldende instructies en hebben een voorbeeldfunctie ten opzichte van chauffeurs.</p> <p>Operators begeleiden de hele lossing. Toezicht moet zijn gewaarborgd.</p>	<p>De chauffeur meldt zich bij de verantwoordelijke persoon op de losplaats en vraagt om instructies. Deze instructies kunnen bestaan uit een calamiteitenprocedure, omschrijving van verplichte persoonlijke beschermingsmiddelen, routebeschrijving naar de loslocatie, informatie betreffende rookverbod, eet- en drinkverbod, snelheidsbeperking, gebruik van mobiele telefoon, etc.</p> <p>De chauffeur dient gedurende de gehele lossing bij zijn voertuig te blijven en de lossing te monitoren, tenzij de voorschriften op de losplaats een andere werkwijze voorschrijven.</p> <p>Het is belangrijk dat de chauffeur er van tijd tot tijd op wordt gewezen dat deze regel bestaat.</p>
<i>Rijden op het terrein en parkeren</i>	
Operators controleren of chauffeurs zich houden aan de op het terrein en losplaats geldende verkeersregels. Overtredingen en onveilige situaties worden onmiddellijk gemeld aan het management.	<p>Chauffeurs rijden naar de losplaats en parkeren volgens de daar geldende instructies. Het blijkt in de praktijk soms lastig om constant zicht te houden op de chauffeurs. Het is daarom belangrijk dat het ontvangende bedrijf duidelijk maakt richting de leverancier dat alle chauffeurs zich aan de regels dienen te houden en dat de chauffeur daar in de eerste plaats zelf verantwoordelijk voor is.</p> <p>Chauffeurs nemen dusdanige voorzorgsmaatregelen dat het voertuig zich niet kan verplaatsen tijdens het lossen.</p>
<i>Persoonlijke beschermingsmiddelen</i>	

<p>Operators dragen de ter plaatse benodigde voorgeschreven persoonlijke beschermingsmiddelen (PBM) en zien erop toe op dat de chauffeurs hun PBM's dragen.</p> <p>Tot de standaard PBM kunnen behoren:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gesloten veiligheidsbril - Chemisch bestendige kleding - veiligheidsschoenen - geschikte handschoenen 	<p>Chauffeurs dragen de ter plaatse benodigde voorgeschreven persoonlijke beschermingsmiddelen (PBM).</p> <p>Tot de standaard PBM kunnen behoren:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gesloten veiligheidsbril - Chemisch bestendige kleding - veiligheidsschoenen - geschikte handschoenen
<p><i>Voorbereid zijn op calamiteiten</i></p>	
<p>Voordat de lossing wordt gestart, toont de operator aan de chauffeur de plaats en werking van veiligheidshulpmiddelen, bijvoorbeeld brandblusser, oog- en nooddouche, eerste hulpmiddelen, etc.</p>	<p>Voordat de lossing wordt gestart, stelt de chauffeur zich op de hoogte van de plaats en werking van veiligheidshulpmiddelen, bijvoorbeeld brandblusser, oog- en nooddouche, eerste hulpmiddelen, vluchtroutes, absorptiematerialen, etc.</p>
<p><i>Documentatie, markering en etikettering</i></p>	
<p>Tenzij de losprocedure een andere werkwijze voorschrijft, controleert de operator of alle gegevens op de vrachtdocumenten in overeenstemming zijn met de geladen goederen. Markering en etikettering dienen in overeenstemming te zijn met de wettelijke eisen. Personeel op locatie kan ook een rol spelen in het controleren en zorgen dat de juiste documentatie bij de juiste orders wordt gevoegd.</p> <p>Operators ondertekenen alle relevante documenten, waarmee de lossing kan worden gestart en nadien ter bevestiging dat de lossing naar tevredenheid is uitgevoerd.</p> <p>Eventuele opmerkingen dienen op de vrachtbrief te worden vermeld.</p>	<p>Tenzij de losprocedure een andere werkwijze voorschrijft, overhandigt de chauffeur alle relevante documenten aan de operator.</p> <p>Dit kunnen o.a. de volgende documenten zijn: Vrachtbrief (vervoersdocument), weegbrief, analysecertificaat, reinigingscertificaat, gevarenkaart enz.</p> <p>De chauffeur vergewist zich ervan, dat gegevens zoals aankomsttijd, volumes en gewichten op de relevante documenten correct zijn vermeld. Douanedocumenten en andere documenten moeten zijn ingevuld conform relevante werkinstructies. Afwijkingen dienen door de chauffeur onmiddellijk te worden gemeld en op de transportdocumenten te worden vermeld.</p> <p>De chauffeur is er voor verantwoordelijk dat zijn voertuig op de juiste wijze en conform ADR is geëtiketteerd en gemarkeerd.</p>
<p><i>Monsters</i></p>	
<p>Wanneer in de leveringscondities is overeengekomen dat er een monster wordt meegeleverd, neemt de operator het monster van de chauffeur in ontvangst. Het nemen van een monster rechtstreeks uit de tankwagen of tankcontainer dient te worden voorkomen. Als de monsternamen rechtstreeks uit de tanktoch noodzakelijk is, dient dit te worden uitgevoerd door gekwalificeerd personeel. Het nemen van monsters dient te worden uitgevoerd met inachtneming van de noodzakelijke veiligheidsmaatregelen.</p> <p>Er moet worden geaard bij het nemen van een monster van vloeistoffen met een vlampunt lager dan 60 °C.</p>	<p>Monsters dienen goed en veilig verpakt en op de juiste manier gemarkeerd te zijn en indien van toepassing in overeenstemming met de wettelijke eisen. Wanneer de leverancier het monster meevert, dient de chauffeur ervoor te zorgen dat het monster op een veilige manier is opgeslagen en wordt overhandigd op de losplaats. Chauffeurs moeten indien nodig assistentie verlenen bij het nemen van monsters rechtstreeks uit de tankwagen.</p> <p>De chauffeur moet erop toezien dat er geaard wordt bij het nemen van een monster van vloeistoffen met een vlampunt lager dan 60 °C.</p>

<i>Werken op hoogte</i>	
Operators volgen de op de losplaats geldende procedures voor het werken op hoogte. Zij hebben kennisgenomen van de BSCP – Werken op hoogte	Chauffeurs volgen de op de losplaats geldende procedures voor het werken op hoogte. Zij hebben kennisgenomen van de Best Supply Chain Practice – Werken op hoogte
<i>Tankcapaciteit</i>	
Tenzij de losprocedure een andere werkwijze voorschrijft, controleert de operator of de opslagtank voldoende capaciteit en ruimte heeft om de aangeleverde hoeveelheid product te kunnen lossen. Indien de afnemer niet in opslagtanks afvult maar in IBC's en vaten is deze BSCP niet van toepassing (zie onder 'Scope'). Het advies van het VHCP blijft om bulkoplossingen alleen op een vaste aansluiting uit te voeren.	Voor de lossing controleert de chauffeur samen met de operator of de aangeleverde hoeveelheid product kan worden gelost in de opslagtank.
<i>Tank onder overdruk</i>	
Voorafgaand aan het aankoppelen controleert de operator altijd of de tankwagen een overdruk heeft voordat afsluiters of kleppen worden geopend. Zie lossen onder overdruk.	De chauffeur controleert altijd of de tankwagen een overdruk heeft voordat deze wordt aangesloten en geopend. Zie lossen onder overdruk.
<i>Slangen en andere uitrusting</i>	
De operator controleert of de uitrusting van de losplaats en/of voertuig, zoals losslangen, damp retourleiding, stikstof/drukleiding, koppelingen, pakkingen in goede conditie zijn geschikt zijn om het product goed en veilig te kunnen lossen. De operator controleert visueel uitwendig en inwendig of de losuitrusting schoon is. Het gebruik van twee of meer slangen dient te worden voorkomen.	De chauffeur controleert of de uitrusting van de losplaats en/of voertuig, zoals losslangen, damp retourleiding, stikstof/drukleiding, koppelingen, pakkingen in goede conditie zijn geschikt zijn om het product goed en veilig te kunnen lossen. De chauffeur controleert visueel uitwendig en inwendig of de losuitrusting schoon is. Het gebruik van twee of meer slangen dient te worden voorkomen.
<i>Aansluitingen</i>	
Bij vloeistoffen met een vlampunt lager dan 60 °C moet aarding aangesloten worden.	De chauffeur dient bekend te zijn met de inhoud van zijn tankwagen.

<p>Tenzij de losprocedure een andere werkwijzevoorschrijft is de chauffeur verantwoordelijk voor het aansluiten van de losslangen op de tankwagen, de operator voor het aansluiten op het lospunt.</p> <p>Bij het aan of afkoppelen van slangen is eenduidelijke communicatie en een effectieve samenwerking van belang om fouten te voorkomen.</p>	<p><u>Bij vloeistoffen met een vlampunt lager dan 60 °C moet aarding aangesloten worden.</u></p> <p>Tenzij de losprocedure een andere werkwijze voorschrijft is de chauffeur verantwoordelijk voor het aansluiten van de losslangen op de tankwagen, de operator voor het aansluiten op het lospunt.</p> <p>Bij het aan of afkoppelen van slangen is een duidelijke communicatie en een effectieve samenwerking van belang om fouten te voorkomen.</p>
<p><i>Toestemming om te lossen</i></p>	
<p>De operator geeft expliciet toestemming aan de chauffeur om het losproces te starten. De operator voert de benodigde handelingen aan de opslaginstallatie uit.</p>	<p>De chauffeur mag het losproces pas starten, nadat de operator hier expliciet toestemming voor heeft gegeven.</p> <p>Bedoeld wordt: het openen van afsluiters en/of het inschakelen van een pomp.</p>
<p><i>Loskoppelen</i></p>	
<p>De operator controleert, voordat de losslangen worden losgekoppeld, of alle afsluiters gesloten zijn en of de losslangen productvrij en drukvrij zijn.</p> <p>De operator ziet erop toe dat het reinigen van eventuele verontreinigde koppelingen gecontroleerd uitgevoerd wordt en dat het spoelen van losslangen niet zonder zijn toestemming gebeurt.</p> <p>Dit geldt zeker voor het lossen vanuit tankwagens in meerdere tanks of niet volledige lossingen.</p>	<p>De chauffeur zorgt voordat de losslangen worden losgekoppeld, dat alle afsluiters gesloten zijn en de losslangen productvrij en drukvrij zijn.</p> <p>De chauffeur koppelt de losslangen lekvrij af. Koppelingen en losslangen die verontreinigd zijn met chemicaliën moeten indien noodzakelijk en verenigbaar met de stof kunnen worden gereinigd. Slangen mogen alleen gespoeld worden met toestemming van de operator.</p> <p>Dit geldt zeker voor het lossen vanuit tankwagens in meerdere tanks of niet volledige lossingen.</p> <p>Bij het leegkomen van het voertuig moet deze zijn overdruk over de ontvangende installatie kunnen aflaten.</p>
<p><i>Vertrek</i></p>	
<p>De operator ruimt de losplaats op en controleert of de chauffeur alle materiaal heeft meegenomen.</p> <p>De operator ziet erop toe dat kenmerking en etikettering van de tankwagen niet wordt verwijderd.</p> <p>De operator wordt ervoor verantwoordelijk gesteld dat alle slangen losgekoppeld van een blinddop zijn voorzien, alle mangaten en deksels zijn gesloten en de aardkabel is losgekoppeld. Tevens dient gereedschap te zijn opgeruimd.</p>	<p>Voordat de chauffeur vertrekt, controleert deze in samenspraak met de operator of alle slangen losgekoppeld van een blinddop zijn voorzien, alle mangaten en deksels zijn gesloten en de aardkabel is losgekoppeld. Tevens dient gereedschap te zijn opgeruimd.</p> <p>Kenmerking en etikettering van de tankwagen mag niet worden verwijderd.</p>
<p><i>Melden van onveilige situaties, Near misses</i></p>	

<p>Operators zijn verplicht om alle problemen bij het lossen, onveilige situaties, bijna- ongelukken en ongelukken te melden volgens de afgesproken/door de losplaats vastgelegde procedure.</p>	<p>Chauffeurs zijn verplicht om alle problemen bij het lossen, onveilige situaties, bijna- ongelukken en ongelukken te melden volgens de afgesproken/door de losplaats vastgelegde procedure.</p>
<p>VHCP adviseert de 'Meldingslijst voor afwijkingen van de losinstallatie' opgenomen in bijlage 3 te gebruiken en/of toepassen in de door het management van de losplaats vastgestelde procedures.</p>	<p>Indien er geen vastgestelde procedure op de losplaats hiervoor aanwezig is, adviseert VHCP de chauffeur om gezamenlijk met de operator de 'Meldingslijst voor afwijkingen van de losinstallatie' opgenomen in bijlage 3 in te vullen met als doel om samen met de afnemer aan verbetering van deze situatie te werken.</p>

5. Best practices lossen onder overdruk

Indien wordt gelost onder overdruk, houd dan rekening met het volgende:

Indien tankwagens worden gelost d.m.v. overdruk (stikstof of lucht) moeten i.v.m. extra optredende risico's de volgende zaken in acht worden genomen:

- De tankauto dient geschikt te zijn om met overdruk gelost te worden (controle via het keuringsdocument) en voorzien te zijn van de nodige aansluitingen en beveiligingen;
- Door de druk ontstaan er op de wand van de tankwagen grote krachten. Deze krachten komen ook op het mangatdeksel (bij een diameter van 30 cm meer dan 1000 kg)
- Een lekkage bij een tank onder overdruk zal door de overdruk een grotere verspreiding kennen en nagenoeg niet te stoppen zijn. Lekkage wordt pas minder als de druk van de tankwagen af is.

Bij vloeistoffen met een vlampunt lager dan 60 °C raadt het VHCP het gebruik van perslucht sterk af. Er moet dan gebruikt worden gemaakt van stikstof of verarmde lucht (< 7% zuurstof). Bij een incident moet de druktoevoer onmiddellijk gestopt kunnen worden.

Aflaten van druk

Het is ongewenst om met een tankwagen onder overdruk de losplaats te verlaten. Mocht dit wel het geval zijn dan moet naar de dichtstbijzijnde locatie worden gereden waar veilig van druk af kan worden gekomen.

- Het aflaten van druk mag alleen met toestemming van de ontvanger;
- Het aflaten van druk mag nooit via het mangat, maar alleen via daarvoor boven het vloeistofniveau aangebrachte uitloop met afsluiter;
- Het aflaten van druk na het lossen van schadelijke en/of corrosieve producten kan alleen via een voor dit doel ontworpen installatie;
- Het aflaten van stikstof geeft kans op verstikking en kan alleen op voldoende geventileerde plaatsen;
- Bij het lossen van stikstof moet een etiket "gelost met stikstof" worden aangebracht op het mangatdeksel en de afsluiter;
- Het aflaten van druk gaat gepaard met geluidsoverlast, hier moet rekening mee worden gehouden

Bijlage 1: Controlelijst losinstallatie voor eerste levering⁵

Gegevens Ontvanger	
Naam	
Adres	
Telefoon	
Openingsuren	
Email:	
Contactpersoon	

Product informatie (per product een checklist invullen)	
Product Naam	
UN	
ADR klasse	

Installatie					
Opstelling	<input type="checkbox"/> Boven <input type="checkbox"/> Ondergronds	<input type="checkbox"/> Binnen <input type="checkbox"/> Buiten			
Inhoud Opslag tank	m ³				
Inhoud vermeld	Op tank	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nee		
	Op aankoppeling	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nee		
Productnaam vermeld	Op tank	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nee		
	Op aankoppeling	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nee		
<i>Materiaal te specificeren</i>					
Tank	<input type="checkbox"/> RVS	<input type="checkbox"/> Staal	<input type="checkbox"/> PVC	<input type="checkbox"/> PE	<input type="checkbox"/> Anders.....
Leidingen	<input type="checkbox"/> RVS	<input type="checkbox"/> Staal	<input type="checkbox"/> PVC	<input type="checkbox"/> PE	<input type="checkbox"/> Anders.....
Afsluiters	<input type="checkbox"/> RVS	<input type="checkbox"/> Staal	<input type="checkbox"/> PVC	<input type="checkbox"/> PE	<input type="checkbox"/> Anders.....
Aankoppeling	<input type="checkbox"/> RVS	<input type="checkbox"/> Staal	<input type="checkbox"/> PVC	<input type="checkbox"/> PE	<input type="checkbox"/> Anders.....
Vulleiding	Diamete r : "		<input type="checkbox"/> Onder vulling		
	Lengte : m		<input type="checkbox"/> Boven vulling		
Wijze van lossen	<input type="checkbox"/> Vrije val				
	<input type="checkbox"/> Perslucht losplaats	Wat is de druk? ... bar			
	<input type="checkbox"/> Perslucht tankwagen				
	<input type="checkbox"/> Stikstof	Wat is de druk? ... bar			
	<input type="checkbox"/> Pomp afnemer				
	<input type="checkbox"/> Pomp leverancier				
Overvulbeveiliging	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nee			
Niveausignalering	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nee			
Afstand van het lospunt tot de tankwagen		m.			
Niveaoverschil hoogste punt vulleiding tot begane grond		cm			
Aankoppeling (zie Best Supply Chain Practice Koppelingen)	<input type="checkbox"/> KNZ	<input type="checkbox"/> Elaflex	<input type="checkbox"/> Guillemin	<input type="checkbox"/> Rosista	<input type="checkbox"/> Anders

⁵ Tevens wordt verwezen naar de SULID Checklist opgesteld door CEFIC, ECTA en FECC. Deze is opgenomen als (losse) bijlage 4 bij deze Best Supply Chain Practice

Aankoppeling diameter		
Vermelding identificatieplaat		
Ontluchting	Diameter NB: bij perslucht moet diameter groter zijn dan de vulleiding	<input type="checkbox"/> Ja
	Afstand tot aansluitpunt (>15 m)	m.
	Ontluchting naar buiten	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee
Voorzien van gaswasser		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee
Voorzien van dampretour		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee
	Koppeling type	
	Diameter	
Voorzien van aardpunt		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee
Waterslang met voldoende lengte aanwezig:		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee
Mogelijkheid tot het spoelen van losslangen		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee
Is er een werkende nooddouche in onmiddellijke omgeving		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee
Afstand nooddouche tot lospunt		m.
Is er een werkende oogdouche in onmiddellijke omgeving		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee
Afstand oogdouche tot lospunt		m.
Is er een blusvoorziening in onmiddellijke omgeving aanwezig?		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee
Indien van toepassing, welke:		
Is de opslagtank in secundaire opvangbak geplaatst?		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee
Zijn noodvoorzieningen middels pictogrammen duidelijk aangegeven (roken/ mobiele telefoon, etc.)?		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee
Losplaats goedgekeurd?		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee

Bijlage 2: Checklist kritieke punten op de losplaats

Geachte chauffeur,

In het kader van "Responsible Care" hechten wij veel waarde aan uw veiligheid gedurende het lossen van chemicaliën. Voorafgaande aan de verdeling van de operationele taken, zoals hieronder verder uiteengezet, is er een aantal criteria waaraan de installatie/situatie altijd moet voldoen om de lossing door te laten gaan. Is er één of zijn er meerdere van deze must-have-criteria niet in orde of aanwezig, dan heeft elke betrokken ketenpartner de 'bevoegdheid' of zelfs plicht om de lossing te annuleren.

Deze criteria worden hieronder opgenomen:

Must have criteria losplaats
<ul style="list-style-type: none">- Aanwezigheid van de operator bij aansluiten en afkoppelen van tankwagens aan installatie- Goed en veilig bereikbaar lospunt- Mogelijkheid om de losplaats af te bakenen- Vaste, duidelijk gemarkeerde lospunten- Bij brandbare vloeistoffen (vlampunt <60 °C), aanwezigheid aardmogelijkheid- Aanwezigheid nood en oogdouches (alternatief: stromend water)- Verificatie vrije ruimte lostank

Losplaats goedgekeurd?	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nee
------------------------	-----------------------------	------------------------------

Ondertekening door chauffeur:

Naam : Handtekening.....

Datum :

Bijlage 3: Meldingslijst voor afwijkingen van de losinstallatie

Geachte chauffeur,

In het kader van "Responsible care" hechten wij veel waarde aan uw veiligheid gedurende het lossen van chemicaliën. U speelt een grote rol in dit proces. Wij verzoeken u daarom onderstaand formulier in te vullen indien u onveilige situaties tegenkomt of als u een near-miss situatie wilt rapporteren.

Het doel van dit formulier is om samen met de klant aan verbetering van deze situatie te werken.

Gegevens	
Klantnaam	
Los adres	
Productnaam	
Naam chauffeur	
Combinatie (opl./motorw./aanh.)	
Datum lossing	

Vorbereiding van het lossen	
Het nemen van een monster vindt veilig plaats.	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> Nee.
Aarding aanwezig (bij vloeistof met vlampunt < 60 °C)	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> Nee
Controlemogelijkheid van de aarding	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> Nee
Op de hoogte gesteld van veiligheids-/noodprocedures.	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> Nee

Lossen	
Lospunt is goed bereikbaar.	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> Nee
Peilaanduiding op landtanks is aanwezig.	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> Nee
Alarmmelding hoog niveau.	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> Nee
Productaanduiding op landtank en aansluiting.	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> Nee
Zicht op lospunt/ ontvangende tank.	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> Nee
Vloeistofdichte voorzieningen bij tankwagen.	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> Nee
Oog- en nooddouche nabij lospunt.	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> Nee
De benodigde lengte van de losslangen is <8 m.	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> Nee
Hulp bij het aansluiten van de tankwagen op de installatie.	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> Nee
Toezicht bij lossen.	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> Nee
Het site personeel houdt zich aan de voorschriften.	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> Nee

Na het lossen	
Het leegmaken van de slang is goed mogelijk.	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> Nee
Hulp bij het loskoppelen van tankwagen van de installatie	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> Nee
Assistentie in het geval van problemen.	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> Nee

Aanvullende opmerkingen:

Ondertekening door chauffeur:

Naam : Handtekening.....

Datum :

SULID

Site (Un)Loading Information Document

SITE SPECIFIC

A. OPERATING COMPANY

A1	Name	<input type="text"/>
A2	Street + number	<input type="text"/>
A3	Postal / Zip code	<input type="text"/>
A4	Town	<input type="text"/>
A5	Country	<input type="text"/>
A6	Contact person	<input type="text"/>
A7	Telephone number	<input type="text"/>
A8	E-mail address	<input type="text"/>
A9	Author of this document	<input type="text"/>
A10	Date of latest revision of this document	<input type="text"/>

B. GENERAL INFORMATION - SITE

B1	General safety, health, environmental and security requirements and information clearly displayed/communicated at the entry <small>(e.g. traffic rules, PPE, smoking policy, emergency number, alarm procedure, etc.)</small>	Yes	No	Comments (e.g. introduction video) <input type="text"/>			
B2	Minimum PPE requirements for entering the site	Safety Helmet (EN397)	Safety spectacles (EN166-3 with side protection)				
		Safety goggles (EN166)	Safety gloves (EN388)				
		Safety gloves (EN374)	Overall (EN533-EN1149/5- EN13034 type6)				
		Warning vest (EN471)	Safety shoes (EN20345S1/ EN20345S2)				
		Hearing protection (EN352)	Safety harness (EN361)				
		Other :	<input type="text"/>				
B3	Languages spoken by (un)loading operators	English	French	Dutch	German	Spanish	Italian
		Polish	Other : <input type="text"/>				
B4	Transperanto used <small>(ref. www.transperanto.org)</small>	Yes	No				
B5	Location of site: industrial area, residential area, rural area	<input type="text"/>					

DISCLAIMER

This document is intended for information only. The operating companies of loading and unloading sites are free to make use of the SULID document. The information contained in this document is provided in good faith and, while it is accurate as far as the authors are aware, no representations or warranties are made about its completeness. It is not intended to be a comprehensive guide to all detailed aspects of loading and unloading operations at sites. No responsibility will be assumed by Cefic or ECTA in relation to the information contained in this document.

- B6 Are there any vehicle access restrictions?** Yes No **Please specify:**
(e.g. height, weight, size, routing)
- B7 Is sufficient parking space for trucks available outside the fence?** Yes No
- B8 Are toilets available to drivers?** Yes No

C. SITE RECEPTION AND DOCUMENTATION CHECK

- C1 General site opening hours** From: Till:
From: Till:
- C2 Slot booking (un)loading applied ?** No Yes **Tel/www:**
- C3 If slot booking is applied, is parking space available for early arrivals?** Yes No
- C4 Rush hours on site** From: Till:
From: Till:
- C5 Latest time of arrival with guaranteed (un)loading the same day**
- C6 Location of first reception of drivers** At the gate At (un)loading location At the plant
- C7 Driver Identification** Official ID card Company ID card
Other :
- C8 Specify the documents needed to enter the site**
Drivers license European Cleaning Document
ADR training certificate Pressure/vacuum tests
Certificate of analysis Customs documents
ISOPA license Certificate of Conformity
BBS certificate ADR certificate of approval for vehicles carrying dangerous goods
Other :
- C9 Routing on site** Instructions given at the entry Routing signs clearly displayed
Other :
- C10 Are BBS guidelines for safe loading & unloading (see www.cefic.be) of road freight vehicles embedded in company procedures?** Yes No
- C11 Will a sample be taken?** No Yes by Operator Surveyor Driver
If drivers are taking samples: do supplementary procedures apply? BBS-guidelines Others
- C12 Sampling location** Top Bottom In-line

DISCLAIMER

This document is intended for information only. The operating companies of loading and unloading sites are free to make use of the SULID document. The information contained in this document is provided in good faith and, while it is accurate as far as the authors are aware, no representations or warranties are made about its completeness. It is not intended to be a comprehensive guide to all detailed aspects of loading and unloading operations at sites. No responsibility will be assumed by Cefic or ECTA in relation to the information contained in this document.

C13	Do you ascertain that the correct goods (ADR and non-ADR) are unloaded by comparing the relevant information on the documents with the information on the packages, containers, tanks, vehicle, ...	Yes	No
-----	---	-----	----

D. SITE INCIDENT MANAGEMENT

D1	Is an emergency system present and is it tested periodically?	No	Yes	Yes and tested every year	
D2	Is a trained emergency response team available on-site?	Yes	Doctor	First aid team	Fire brigade
		No, but readily available from outside		No	
D3	Is there a near-miss/incident reporting system in place?	Yes	No		

E. SPECIFIC INFORMATION OF (UN)LOADING AREA (to be completed for each product or group of products with identical (un)loading requirements)

E1	(Un)loading product(s) (include UN number(s) if applicable)	<input type="text"/>		
E2	(Un)loading point (specific location)	<input type="text"/>		
E3	Are several points of (un)loading present per site?	<input type="text"/>		
E4	Specific PPE needed (EN-standard to be added) other than generally required PPE in B2	Acid/chemical suits		
		Visors		
		Breathing apparatus		
		<input type="text"/>	Spec.:	<input type="text"/>
		<input type="text"/>	Spec.:	<input type="text"/>
		<input type="text"/>	Spec.:	<input type="text"/>
		<input type="text"/>	Spec.:	<input type="text"/>
		<input type="text"/>	Spec.:	<input type="text"/>

F. (UN)LOADING AREA / INSTALLATIONS / PROCEDURES (to be completed for each product or group of products with identical (un)loading requirements)

F1	Is the area under cover?	Roofed / well protected	Some protection	No protection
F2	Type of surface on which the (un) loading activity is taking place	Concrete	Bitumen	Gravel
F3	Is a spill containment present?	Yes	No	
F4	Is lighting present?	Yes	No	
F5	Available clearance height for (un) loading?	<input type="text"/>	meter	
F6	Position of vehicle	Flat	Slight inclination	Very steep inclination
F7	Protection against vehicle movement	Wheel chocks/clamps/chains	Key / brake protection	No protection

DISCLAIMER

This document is intended for information only. The operating companies of loading and unloading sites are free to make use of the SULID document. The information contained in this document is provided in good faith and, while it is accurate as far as the authors are aware, no representations or warranties are made about its completeness. It is not intended to be a comprehensive guide to all detailed aspects of loading and unloading operations at sites. No responsibility will be assumed by Cefic or ECTA in relation to the information contained in this document.

F8	Is vehicle reversing necessary? (excluding loading docks)	No	Yes, assisted by site operator	Yes, unassisted
F9	Driver Presence during (un)loading	YES, all the time	Only for (dis)connecting	NO
F10	Operator Presence during (un)loading	YES, all the time	Only for (dis)connecting	NO
F11	Is driver assistance required during (un)loading ?	YES	Only for (dis)connecting	Not at all
F12	Location of truck keys during (un)loading	In truck	With the operator	Key box
	Other:	<input type="text"/>		
F13	Is shelter provided when the driver is required to stay out of his truck during (un)loading?	Yes	No	
F14	(Un)loading instructions available to the driver?	Yes	No	
F15	Is the truck (un)loading on a public road?	Yes	No	
F16	Is there traffic (trucks, FLT, pedestrians) close to the (un)loading area?	Yes	No	
F17	Is the connection clearly labelled?	Yes	No	
F18	Is the connection point locked?	Yes	No	
F19	Which couplings are used (type and size) (e.g. TW DN 80, SYM DN 80, etc..Guillemin, BSP, flange, Todo, Camlock,)	<input type="text"/>		
F20	Are adaptors available?	No	Yes	Specify which adaptors are available:
				<input type="text"/>
F21	Sampling location: rear/middle/height and distance restrictions	<input type="text"/>		
F22	The (un)loading point is designed for :	One compartment	Multicompartment	Tankcontainers
	Other :	<input type="text"/>		
F23	Type of bulk (un)loading:	Pump	Compressor	Compressed air
		From operating company	From haulier	Dedicated
	Other :	<input type="text"/>		
F24	If nitrogen is used and if so, are danger labels applied?	Yes	No	N/A
F26	(Un)loading pressure range (please clarify PSI, Bar, ...)	Minimum	<input type="text"/>	
		Maximum	<input type="text"/>	
F27	Bulk (Un)loading rate	M ³ /hr	<input type="text"/>	

DISCLAIMER

This document is intended for information only. The operating companies of loading and unloading sites are free to make use of the SULID document. The information contained in this document is provided in good faith and, while it is accurate as far as the authors are aware, no representations or warranties are made about its completeness. It is not intended to be a comprehensive guide to all detailed aspects of loading and unloading operations at sites. No responsibility will be assumed by Cefic or ECTA in relation to the information contained in this document.

F28	(Un)loading temperature	Minimum <input type="text"/>
		Maximum <input type="text"/>
F29	Way of (un)loading	Bottom Top Flexible hose Loading arm
F30	Access to top (bulk equipment)	Fixed Gantry Mobile staircase Vehicle ladder with fall arrest harness and safe connection point Vehicle ladder without fall arrest harness and/or safe connection point Other (specify) <input type="text"/>
F31	Work on top (bulk equipment)	Fixed Gantry with full fall protection Mobile staircase with safety cage Vehicle handrails with fall arrest harness and safe connection point Vehicle handrails without fall arrest harness and/or safe connection point No fall protection available
F32	Height or range (min/max) of gantry	<input type="text"/> meter Left access Right access
F33	Is a hose present?	From operating company From driver
F34	Hose lifting (e.g. manual, hoisting device, etc...) present if top(un)loading is applicable?	Yes No
F35	Hose length	<input type="text"/> m
F36	Are other specific hose requirements applicable?	Special material Additional length Special gaskets Conductivity test Other : <input type="text"/>
F37	Is vapour return used?	Yes No
F38	If vapour return is used, are hoses present?	Yes No N/A
F39	Size of connection for vapour return	<input type="text"/>
F40	Is vacuum protection (relief valve) available if vapour return is used? <small>(e.g. low pressure trip, low vapour return flow trip, etc..)</small>	Yes No N/A
F41	Is depressurising possible (when needed) (describe how it is done)?	Yes No N/A Describe: <input type="text"/>
F42	Is there an emergency stop for fixed installation?	Yes, in the discharge area and at safe distance Yes, only in the discharge area Not present
F43	Does the site require vehicles to be equipped with a remote control on the bottom valve?	Yes No
F44	Earthing required (Red/green light system applicable)?	None Only earthing Earthing with warning system Earthing with interlock

DISCLAIMER

This document is intended for information only. The operating companies of loading and unloading sites are free to make use of the SULID document. The information contained in this document is provided in good faith and, while it is accurate as far as the authors are aware, no representations or warranties are made about its completeness. It is not intended to be a comprehensive guide to all detailed aspects of loading and unloading operations at sites. No responsibility will be assumed by Cefic or ECTA in relation to the information contained in this document.

F45	Is the equipment checked before and after (un)loading including covers, valves, openings, ...?	Yes	by	Operator	Driver	Both	No
F46	Is the available capacity of receiving tank (vehicle) physically checked ?	Yes		No			
F47	Is the vehicle tank checked for pressure before opening of manhole?	No		Yes, by driver		Yes, by operator	
F48	Is the internal cleanliness checked by an operator when safe to do so?	Yes		No			
F49	Is presence of residue checked by an operator when safe to do so?	Yes		No			
F50	For loading : Special cleaning requirements	No		Yes :	<input type="text"/>		
	Forbidden previous load	No		Yes :	<input type="text"/>		
F53	Size of receiving tank?	<input type="text"/>		m ³			
F54	Is the receiving tank equipped with a high level alarm?	Yes		No			
F55	Is the high level alarm properly set to allow sufficient response time and is it regularly tested?	Yes		No			
F56	Does the high level alarm/trip automatically stops the unloading operation?	Yes		No			
F57	How is the emptying of the hose been guaranteed?	Purge possible with : <input type="text"/>					
		Other : <input type="text"/>					
F58	Is there a non-return valve present in the (un)loading line?	Yes		No			
F59	Do the vehicle connections require sealing?	Yes		No			
F60	If sealing is required by whom is it done?	Operator		Driver	Surveyor	NA	
		Other : <input type="text"/>					
F61	Is there an emergency shower/ eye wash available and is it fit for purpose in all weather conditions?	Yes		No			
F62	Distance safety shower from point of (un)loading	<input type="text"/>		meter			
F63	Is there running water available near (un)loading point?	Yes		No			
F64	Is there a fire extinguisher present near (un)loading point?	Yes		No			
F65	Is (un)loading done on a weighbridge?	Yes		No			
F66	Is a calibrated weighbridge present at the site?	Yes		No			

DISCLAIMER

This document is intended for information only. The operating companies of loading and unloading sites are free to make use of the SULID document. The information contained in this document is provided in good faith and, while it is accurate as far as the authors are aware, no representations or warranties are made about its completeness. It is not intended to be a comprehensive guide to all detailed aspects of loading and unloading operations at sites. No responsibility will be assumed by Cefic or ECTA in relation to the information contained in this document.