

VERBOND VAN HANDELAREN IN CHEMISCHE PRODUCTEN



# Best Supply Chain Practice voor laden en lossen van verpakte chemicaliën

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

## **Disclaimer**

Deze Best Supply Chain Practice is naar beste kunnen opgesteld door de Commissie Milieu & Veiligheid van het Verbond van Handelaren in Chemische Producten met als enig doel om betrokken partijen behulpzaam te zijn bij de bulkleveringen van vloeistoffen met tankwagens. Het heeft niet de pretentie volledig te zijn. Het VHCP kan geen aansprakelijkheid aanvaarden, voortvloeiend uit de toepassing van deze Best Supply Chain Practice. Deze Best Supply Chain Practice treedt uiteraard ook niet in de plaats van de geldende regelgeving op dit terrein (inclusief de daarin vastgelegde verantwoordelijkheden van de diverse betrokkenen).

## Inhoudsopgave

### 1. Inleiding

### 2. Scope

### 3. Definities

### 4. Verantwoordelijkheden en taakverdeling van ketenpartners

4a. Managementverantwoordelijkheden per ketenpartner op de losplaats

4b. Operationele taken en verantwoordelijkheden per ketenpartner op de losplaats

## 1. Inleiding

Het doel van deze Best Supply Chain Practice 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 laden en lossen van verpakte chemicaliën. 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 chemie keten. Deze Best Supply Chain Practice is dan ook in samenwerking met hen opgesteld.

Als **ketenpartners** voor het laden en lossen van verpakte chemicaliën zijn geïdentificeerd: **toeleveranciers, de afnemers (ontvangers) en de transporteurs**. 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 daadwerkelijk overgaat tot het laden van verpakte chemicaliën, maar evengoed voor een afnemer van deze verpakte chemicaliën. Als een dominosteen, moet het op elk schakelpunt in de chemieketen leiden tot dezelfde, gestandaardiseerde, elkaar opvolgende inzichten over veilige omgang met chemicaliën.

Tijdens het opstellen bleek overigens 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 beide ketenpartners tot op de letter moeten naleven. Nee, deze Best Supply Chain Practice is een kookboek waarin slechts de ingrediënten staan waarmee beide ketenpartners samen hun eigen recepten kunnen maken al naar gelang de situatie op een bepaald schakelpunt in de keten.

Het VHCP moedigt ketenpartners weliswaar aan om de uitgangspunten uit deze Best Supply Chain Practice als basis te nemen voor niet-standaard handelingen, maar daar bovenop dienen de ketenpartners samen een additionele risico-inventarisatie uit te voeren waarbij ervan wordt uitgegaan dat het vullen van verpakkingen door een operator van de ontvanger plaats vindt.

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](mailto:vhcp@vhcp.nl)

## 2. Scope

De scope van de Best Supply Chain Practice voor het laden en lossen van verpakte chemicaliën betreffen de standaardhandelingen die van toepassing zijn op het leveren van verpakte gevaarlijke stoffen.

## 3. Definities

### *Chauffeur*

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

### *Leverancier*

Het bedrijf dat opdracht geeft voor de leveringen<sup>1</sup>

### *Laad/losplaats*

Het bedrijf (locatie van afnemer/ontvanger) waar de loshandelingen plaatsvinden van verpakte chemicaliën. 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*

De persoon die in dienst van de afnemer/ontvanger op de laad/losplaats feitelijk de loshandelingen uitvoert.

### *Transporteur*

De vervoerder die de verpakte chemicaliën vervoert (ook eventuele charters of opvolgend vervoerders).<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Zie voor verantwoordelijkheden van de leverancier ook de verantwoordelijkheden van de afzender uit het ADR.

<sup>2</sup> Zie voor verantwoordelijkheden van de transporteur ook de verantwoordelijkheden van de vervoerder uit het ADR.

## 4. Verantwoordelijkheden en taakverdeling van ketenpartners<sup>3</sup>

### 4a. Managementverantwoordelijkheden per ketenpartner op de laad/losplaats

Laad/losplaats <sup>4</sup>	Transporteur
<i>Risico-inventarisatie</i>	
In de wettelijke verplichte risico-inventarisatie moet het laden en lossen van verpakte gevaarlijke stoffen worden meegenomen.	
<i>Uitrusting</i>	
Het management van de laad/losplaats dient er voor te zorgen, dat de uitrusting ten behoeve van het laden en lossen van verpakte chemicaliën, geschikt is en voldoet aan alle wettelijke eisen.	Het management van de transporteur dient er voor 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>	
Het management van de laad/losplaats moet er voor zorgdragen, dat het lossen van de verpakkingen wordt uitgevoerd door bekwaam en goed opgeleid personeel, in het bijzonder voor wat betreft het omgaan met gevaarlijke stoffen.	Het management van de transporteur dient er voor te zorgen, dat de chauffeurs die worden ingezet voor het uitvoeren van het transport voldoende gekwalificeerd zijn.  Tevens dient de chauffeur in het bezit te zijn van alle wettelijk vereiste diploma's en certificaten.
De operators dienen in staat te zijn om te communiceren in de plaatselijk gesproken taal dan wel in het Engels of Duits.	De chauffeurs zijn bij voorkeur in staat om te communiceren in de plaatselijk gesproken taal dan wel in het Engels of Duits.
<i>Laad/losplaatsinstructies</i>	
Het management van de laad/losplaats moet er voor zorgdragen, dat voor het terrein geldende eisen en voorschriften bekend zijn bij de transporteur, voordat de loshandeling plaatsvindt.  Tevens dient de chauffeur, wanneer deze zich bij de laad/losplaats meldt, in kennis te worden gesteld van de veiligheids- en noodprocedures.  Het management moet veilig werken bevorderen, in het bijzonder bij het werken	Het management van de transporteur moet er voor 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.  De chauffeur dient gedurende de gehele lading of lossing bij zijn voertuig te blijven en het laden/lossen te monitoren, tenzij de voorschriften op de laad/losplaats een andere werkwijze voorschrijven.

<sup>3</sup> 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

<sup>4</sup> Indien de laad/losplaats de in deze supply chain vastgestelde zaken niet kan organiseren, kan in na overleg en na heldere afspraken de chauffeur de taken van de operator overnemen. De verantwoordelijkheden blijven echter wel bij de laad/losplaats rusten.

<p>met verpakte chemicaliën, die risico's met zich meebrengen.</p> <p>Verder dienen de laad/ loshandelingen altijd onder supervisie te worden uitgevoerd (4 ogen principe).</p>	
<p><i>Maatregelen bij een calamiteit</i></p>	
<p>De noodzakelijke veiligheidsuitrusting moet beschikbaar zijn op de laad/losplaats.</p> <p>Hiermee worden onder andere de volgende zaken bedoeld: brandblussers, oog- en nooddouche, eerste hulp middelen, 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>	
<p><i>Near miss en incidenten melding</i></p>	
<p>Het management van de laad-/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 de transporteur 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>

#### 4b. Operationele taken en verantwoordelijkheden per ketenpartner op de laad/losplaats

Het laden/lossen wordt uitgevoerd in nauwe samenwerking tussen chauffeur en operator. Beiden moeten goed op de hoogte zijn van hun persoonlijke en gezamenlijke verantwoordelijkheden. Bij gezamenlijke verantwoordelijkheden van operator en chauffeur geldt dezelfde tekst.

Operator	Chauffeur
<i>Transport equipment</i>	
Om het laden/lossen goed en veilig uit te kunnen voeren dient de operator zich vooraf te vergewissen of het gebruikte voertuig, inclusief de uitrusting aan alle op de laad/losplaats geldende eisen voldoet.	De chauffeur dient zich er van te vergewissen dat het voertuig en de benodigde hulpmiddelen geschikt zijn om laden/lossen uit te voeren. Tevens dient het materieel te voldoen aan alle op de laad/losplaats geldende eisen.
<i>Instructies van de laad/losplaats</i>	
Operators dienen zich altijd te houden aan de geldende instructies en hebben een voorbeeldfunctie ten opzichte van chauffeurs.  Operators begeleiden de hele lading/lossing, tenzij de procedure op de laad/losplaats een andere werkwijze voorschrijft.	De chauffeur meldt zich bij de verantwoordelijke persoon op de laad/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.  De chauffeur dient gedurende de gehele lading/lossing bij zijn voertuig te blijven en de lading/lossing te monitoren, tenzij de voorschriften op de laad/losplaats een andere werkwijze voorschrijven.
<i>Rijden op het terrein en parkeren</i>	
Operators controleren of chauffeurs zich houden aan de op het terrein en laad/losplaats geldende verkeersregels. Overtredingen en onveilige situaties worden onmiddellijk gemeld aan het management.	Chauffeurs rijden naar de laad/losplaats en parkeren volgens de daar geldende instructies. Chauffeurs nemen dusdanige voorzorgsmaatregelen dat het voertuig zich niet kan verplaatsen tijdens het lossen.
<i>Persoonlijke beschermingsmiddelen</i>	
Operators dragen de ter plaatse voorgeschreven persoonlijke beschermingsmiddelen (PBM) en zien er op toe op dat de chauffeurs hun PBM's dragen.  Tot de voorgeschreven PBMs kunnen behoren: - Gesloten veiligheidsbril - Chemisch bestendige kleding - veiligheidsschoenen	Chauffeurs dragen de ter plaatse voorgeschreven persoonlijke beschermingsmiddelen (PBM).  Tot de voorgeschreven PBM kunnen behoren: - Gesloten veiligheidsbril - Chemisch bestendige kleding - veiligheidsschoenen - geschikte handschoenen

- geschikte handschoenen	
<i>Vorbereid zijn op calamiteiten</i>	
Voordat de lading/ lossing wordt gestart, toont de operator aan de chauffeur de plaats en werking van veiligheidshulpmiddelen. Bijvoorbeeld: brandblusser, oog- en nooddouche, eerste hulpmiddelen, etc.	Voordat de lading/ 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.
<i>Documentatie, markering en etikettering</i>	
<p>Tenzij de laad-/losprocedure een andere werkwijze voorschrijft, controleert de operator of alle gegevens op de vrachtdocumenten in overeenstemming zijn met de geladen goederen. Etikettering (op het product) dient in overeenstemming te zijn met de wettelijke eisen.</p> <p>Operators ondertekenen alle relevante documenten, waarmee de lading/lossing kan worden gestart en nadien ter bevestiging dat de lading/lossing naar tevredenheid is uitgevoerd. Eventuele opmerkingen dienen op de vrachtbrief te worden vermeld.</p> <p>Bij het laden van een zeecontainer is de operator verantwoordelijk voor de markering conform IMDG.</p>	<p>Tenzij de laad-/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, schriftelijke instructies, enz.</p> <p>De chauffeur is er voor verantwoordelijk, dat zijn voertuig op de juiste wijze en conform ADR is gemarkeerd.</p> <p>De chauffeur vergewist zich ervan, dat gegevens zoals aankomsttijd, volumes en gewichten op de relevante documenten correct zijn vermeld.</p> <p>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>
<i>Kwaliteit</i>	
<p>De operator controleert voor lading/lossing de staat van de verpakkingen en de pallets op:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gedeukte verpakkingen</li> <li>- Lekkende verpakkingen</li> <li>- Etikettering</li> <li>- Sluitingen</li> <li>- Etc.</li> </ul> <p>Een aanlevering gevaarlijke stoffen die niet voldoet aan de eisen van het ADR mag niet weggestuurd worden. Zie ook BSCP Ongewone voorvallen.</p>	<p>De chauffeur controleert voor lading/lossing de staat van de verpakkingen en de pallets op:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gedeukte verpakkingen</li> <li>- Lekkende verpakkingen</li> <li>- Etikettering</li> <li>- Sluitingen</li> <li>- Etc.</li> </ul> <p>Een aanlevering gevaarlijke stoffen die niet voldoet aan de eisen van het ADR mag niet weggestuurd worden. Zie ook BSCP Ongewone voorvallen.</p>
<i>Vertrek</i>	

<p>De belader en de chauffeur delen verantwoordelijkheden aangaande de stuwage van de verpakte chemicaliën. De verdeling van deze verantwoordelijkheden is vastgelegd in ADR en IMDG.</p> <p>Stuwen vindt plaats conform de bepalingen uit EN 12195:2010</p>	<p>De belader en de chauffeur delen verantwoordelijkheden aangaande de stuwage van de verpakte chemicaliën. De verdeling van deze verantwoordelijkheden is vastgelegd in ADR en IMDG.</p> <p>De chauffeur zorgt dat na belading de verpakte chemicaliën correct gestuwd blijven.</p>
<p>De operator ruimt de laad/losplaats op en controleert of de chauffeur alle materiaal heeft meegenomen.</p> <p>De operator ziet er op toe dat markering (op wagen) en etikettering (op product) van het voertuig voldoen aan de eisen uit het ADR/IMDG.</p>	<p>Voordat de chauffeur vertrekt, controleert deze of alle gebruikte gereedschap en hulpmiddelen correct zijn opgeruimd.</p> <p>De transporteur zorgt ervoor dat markering (op wagen) en etikettering (op product) van het voertuig voldoen aan de eisen uit het ADR/IMDG.</p>
<p><i>Melden van onveilige situaties, Near misses</i></p>	
<p>Operators zijn verplicht om alle problemen bij het laden/lossen, onveilige situaties, near misses en ongelukken te melden volgens de afgesproken/door de laad/losplaats vastgelegde procedure. Zie ook BSCP Melden ongewone voorvallen.</p>	<p>Chauffeurs zijn verplicht om alle problemen bij het lossen, onveilige situaties, near misses en ongelukken te melden volgens de afgesproken/door de laad/losplaats vastgelegde procedure. Zie ook BSCP Melden ongewone voorvallen.</p>