

Solid-document verdient meer aandacht

Veilig laden en lossen transporttanks

Transporteurs van gevaarlijke stoffen hebben van tevoren vaak te weinig informatie tot hun beschikking over de processen van laden en lossen die hun chauffeurs moeten gaan uitvoeren. Daarom heeft een werkgroep van de Cefic, Ecta en Fecc een document opgesteld om informatie over laad- en losplaatsen te verzamelen. Het gebruik van dit document stuit echter in de praktijk op terughoudendheid.

Jan Hendrik Leopold

Aansluiten koppelstuk en slang voor tankwagen (Bron: R.M.I. Global Logistic Services)

Voordat een transporteur een chauffeur naar een laad- of losplaats stuurt, heeft hij informatie nodig over de laad- of losvereisten, om goed voorbereid te zijn op deze activiteiten. Op dit moment wordt deze informatie door de chemische opdrachtgevers op zeer diverse en vaak onvolledige wijze verstrekt aan de transporteurs. Vaak zitten er ook fouten in de aangereikte informatie, zoals in de aangegeven laadtijden. Als bijvoorbeeld aangegeven wordt: "Laadtijd 8:00 – 12:00 uur", dan is het onduidelijk of de chauffeur zich om 12:00 uur nog kan melden of dat er dan al geladen moet zijn. Dan gaat de transporteur vragen stellen aan het chemische bedrijf, die dan contact moet opnemen met het losadres, die dan weer terugkoppeling moet geven aan de transporteur, enzovoorts. Dit proces is arbeidsintensief en onpraktisch. Bovendien worden veel losplaatsen door verschillende chemische producenten 'gedeeld'; het zou efficiënter zijn als deze informatie centraal beschikbaar zou komen, zodat niet alle chemische bedrijven hetzelfde werk zouden hoeven uitvoeren. Want het is en blijft de chemische opdrachtgever die verantwoordelijk is de benodigde informatie bij de transporteur te krijgen. Het laad-/losadres is verantwoordelijk voor wat er op zijn terrein gebeurt, maar de chauffeur moet natuurlijk wel de geschikte spullen meenemen (persoonlijke beschermingsmiddelen, koppelingen, losslang, et cetera) en het liefst ook op tijd aankomen.

Informatie delen

Een goed idee lijkt dan snel geboren: laten alle laad- en losplaatsen hun informatie zelf verzamelen, het liefst op een standaardwijze, en stel deze beschikbaar op een algemene website! Deze informatie staat dan achter een code, en een chemisch bedrijf kan deze code aan de transporteur geven bij een opdracht. Dat zou heel praktisch zijn, maar zo gemakkelijk is het in de praktijk helaas niet. Allereerst wil de industrie - begrijpelijkerwijs - niet al te openhartig zijn over specifieke productstromen. Bovendien heeft het beschikbaar stellen van deze informatie een mogelijk effect op de aansprakelijkheid van partijen, mocht er schade ontstaan naar aanleiding van het gebruik van verkeerde of verouderde informatie. De informatie waar het hier om gaat, betreft bijvoorbeeld de koppelingen die nodig zijn om de productslang (die vaak door de chauffeur meegenomen wordt) aan te kunnen sluiten op de installatie van het losadres. Of het meenemen van een pomp, of de documenten die de ontvanger bij de zending verwacht, enzovoort. Vaak hebben laadadressen wel een omvangrijk boekwerk ter beschikking waarin de eisen voor dat specifieke adres opgesomd zijn. Losadressen hebben vaak ook wel een documentje hiervoor beschikbaar, met daarin de belangrijkste gegevens. Maar bij kleinere bedrijven gaat deze informatievoorziening weer een stuk informeler: per telefoon of per e-mail. In elk geval is de informatie



vaak incompleet en wordt deze in zeer verscheidene vormen gedistribueerd. Bij de transporteur moet dit dan allemaal weer uitgezocht worden op relevantie.

Protocole de sécurité

Daarom hebben in 2011 de Cefic (Vereniging van Europese Producenten van Chemische Producten), de Ecta (Vereniging van Europese Transporteurs van Chemische Producten) en de Fecc (Vereniging van Distributeurs van Chemische Producten) een werkgroep opgericht om een document te ontwikkelen dat als standaard zou kunnen dienen om informatie van laad- en/of losplaatsen te verzamelen: het zogenoemde Sulid-document: 'Site (un)loading information document'. Deze werkgroep bestaat onder andere uit verschillende grote chemische bedrijven zoals Exxon, Shell, Dow Chemicals, Bayer, Solvay en Sabic, en transporteurs van de Ecta.

In Frankrijk is het verplicht om voorafgaand aan een eerste bezoek van een transporteur aan een laad- of losadres een zogenaamd *protocole de sécurité* op te maken, waarin aangegeven wordt wat er nodig is bij de laad- of losprocedure: om welk product het gaat, welke andere veiligheidsmaatregelen er op de site gelden, welke persoonlijke-beschermingsmiddelen er verplicht zijn, en dergelijke. Dit document moet dan eerst afgetekend worden door de transporteur en het te

bezoeken bedrijf voordat een chauffeur mag gaan laden of lossen. Dit document heeft als basis gediend voor het Sulid-document. Het gaat er immers niet alleen om 'wat praktische informatie' met elkaar te delen, maar ook om de transporteur, als werkgever van de chauffeur, in staat te stellen om een risicoanalyse uit te voeren van de werkzaamheden die zijn werknemer gaat uitvoeren. Uit het in te vullen formulier moet blijken welke handelingen een chauffeur op de laad- of laadplaats moet verrichten: wordt hem gevraagd om een monster te nemen van het product? Moet hij op een tankcontainer klauteren om een dampretour aan te sluiten of kan hij gebruikmaken van een bordes met geschikte valbeveiliging? Uit al dat soort vragen moet blijken of het dagelijkse werk van de chauffeur (te) gevaarlijk is of niet. Op een losplaats zijn er vaak wel drie werkgevers die verantwoordelijk zijn voor omstandigheden waaronder gewerkt wordt: het losadres zelf, de transporteur natuurlijk, maar ook de afzender van het product. Dat maakt het ingewikkeld, want deze partijen hebben niet per se hetzelfde belang bij de manier waarop het losproces is ingericht. Er zijn bijvoorbeeld losadressen waar de chauffeur alle loshandelingen in zijn eentje moet verrichten. Dat scheelt hun gewoon werk, en in sommige gevallen is het nog niet eens zo'n heel gekke oplossing, bijvoorbeeld als de chauffeur er iedere dag komt en meer ervaring heeft dan de jonge operator die er net rondloopt. Maar het is natuurlijk maar de vraag of dit een veilige en verantwoorde manier is. Het hangt er natuurlijk maar helemaal van af wat voor product er

Producent aan het woord

Een producent van petrochemische producten stelt: Sulid baant de weg naar veiliger lossen. Vanaf begin 2014 gebruiken wij het Sulid-document. Dit document is niet enkel nuttig voor ons, maar ook voor onze transporteurs, die de chemische producten afleveren bij onze klanten. Het helpt ervoor te zorgen dat de levering tijdig kan plaatsvinden, op een veilige manier en met de geschikte middelen: de aanrijtijden, typen van koppelingen, etc. worden op dit document vermeld.

Specifieke Sulid-vragen laten toe de veiligheid van de losinstallatie en de losomstandigheden bij de klant te beoordelen. Uit ervaring weten we dat deze specifieke Sulid-vragen te laat komen als de verkoop al geregeld is. Veiligheid is niet vrijblijvend. Daarom worden de vereisten om veilig te kunnen lossen voorafgaand aan de verkoop goed en duidelijk afgestemd met de klant.

De Sulid-bevraging is zeer precies. De vragen kunnen daarom het best beantwoord worden door mensen die de gang van zaken op de werkvloer kennen, bijvoorbeeld de logistiek adviseur, en niet bijvoorbeeld de inkoper, die deze kennis niet noodzakelijk heeft. De ervaring leert verder dat sommige Sulid-vragen meer toelichting vergen, of explicieter geformuleerd moeten te worden.

Reactie veiligheidsadviseur logistiek van producent petrochemische producten



Lossen van brandbare vloeistof uit tankwagens (bron: Dario Vuksanovic/Shutterstock.com)

gelost moet worden en welke risico's daarmee samenhangen. Wat bijvoorbeeld als de chauffeur de slang op een verkeerde silo aansluit of als hij vergeet een kraan open te zetten? Dit soort zaken kunnen tot grote ongelukken leiden, en wie is er dan verantwoordelijk? Het protocole de sécurité is er in elk geval voor bedoeld om hier enige duidelijkheid in te scheppen, door zowel losadres als transporteur vooraf voor de situatie te laten tekenen.

Aanpassen

Er is nog een ander feit van belang: volgens statistieken die sinds een aantal jaar door de Ecta verzameld worden, gebeuren de meeste ongelukken en incidenten tijdens het transport van chemische producten op de losadressen. Dit is allereerst te verklaren uit de hierboven beschreven praktijk, maar we moeten ook beseffen dat het vaak gaat om relatief kleine bedrijven die niet altijd een doorgewinterde veiligheidscultuur hebben zoals we die wel zien bij grote chemiebedrijven. Daarnaast hebben chauffeurs vaak de neiging om zich aan te passen aan wat zij aantreffen en de instructies uit te voeren zoals zij die krijgen van de losbaas, en dat kan weleens een tot onveilige situatie leiden. Chauffeurs

nemen van nature de omstandigheden zoals ze zijn, want zij moeten zich dagelijks meerdere keren aanpassen aan verschillende instructies op verschillende adressen. Hun belangrijkste zorg is vaak hoe snel zij weer van een adres kunnen vertrekken naar een volgende klus en zij zullen niet altijd kritisch genoeg zijn over de veiligheid van hun werkomstandigheden. Daarom zou hun werkgever, of meer specifiek de veiligheidsadviseur, deze gevaren van tevoren moeten kunnen inschatten om daar eventueel consequenties aan te verbinden. Hij/zij zou een risicoanalyse moeten kunnen uitvoeren, die ertoe zou kunnen leiden dat een chauffeur bijvoorbeeld weigert om een productmonster te nemen, of de slang aan te sluiten aan de installatie van de klant terwijl er geen medewerker van de fabriek in de buurt is. Een basisdocument met standaardinformatie zou daar enorm bij kunnen helpen.

Gecodeerde informatie

Met bovenstaande problematiek in het achterhoofd is de werkgroep aan de slag gegaan. Na verschillende sessies in een periode van een aantal maanden heeft zij een (elektronisch) document van zes pagina's afgeleverd waarop al deze informatie gecodeerd kan worden

opgenomen. De codering is bedoeld om het document zo praktisch mogelijk te maken in het gebruik. De gecodeerde informatie kan op die manier automatisch in een operationeel IT-systeem ondergebracht worden, waarbij een keuze gemaakt kan worden uit de verschillende op te nemen onderdelen. Het document is uitgevoerd in vijf verschillende talen (Engels, Frans, Duits, Spaans en Italiaans) en geschikt gemaakt voor drie soorten transport (vloeibare bulk, droge bulk en verpakte goederen). Qua inhoud kent het document verschillende rubrieken, zoals een algemeen deel met het adres van laad- of loslocatie, de openingstijden en algemene informatie over de talen die er gesproken kunnen worden, de verplichte veiligheidskleding en zo meer. De overige hoofdstukken gaan over de documentencontrole (is er bijvoorbeeld een origineel accijnsdocument vereist?) en volgt de verdere procesafhandeling op de site. Daarbij wordt zoveel mogelijk naar informatie gevraagd die invloed kan hebben op de veiligheid. Bijvoorbeeld: wat voor ondergrond is er aanwezig? Asphalt? Zand? Een kiepchassis op een zanderige ondergrond is niet zo'n goed idee ... Moet er een monster van het product worden genomen? Wie doet dat? Dit is allemaal informatie die de veiligheidsadviseur van de transportonderneming in staat moet stellen om een inschatting te maken van de situatie, voordat hij er een chauffeur naartoe stuurt.

Uitdaging

In 2013 is het Sulid-document gepresenteerd aan de industrie. De reacties die volgden waren enthousiast. Iedereen in de chemische sector is zich er wel van bewust dat er behoefte bestaat aan een efficiënt proces van informatiegaring. Het invoeren van een dergelijk document stuit in de praktijk echter wel nog op verschillende moeilijkheden. Dat is niet zo vreemd, want het proces van invoeren zal gedragen moeten worden



Sulid-document (bron: R.M.I. Global Logistic Services)


Meer informatie

Het Sulid-document is te vinden op de website van de Cefic: www.cefic.org/Industry-support/Transport--logistics/SULID/ of bit.ly/1RBChAK.

Het Belgische BACD (Belgian Association of Chemical Distributors) heeft het document *Code van Goede Praktijk bij Bulkleveringen van Vloeibare Chemicaliën* opgesteld: www.bacd.be/distribution/nl/info/documenten_bacd.asp of bit.ly/1RoRINH.

Verder is op dezelfde website de brochure *Best Practice Guidelunes for Safe (Un)loading of Road Freight Vehicles* gepubliceerd: [www.bacd.be/distribution/download/20131217Best%20Practice%20guidelines%2020131108%20\(3\).pdf](http://www.bacd.be/distribution/download/20131217Best%20Practice%20guidelines%2020131108%20(3).pdf) of bit.ly/1MwuxB0. In deze brochure wordt in hoofdstuk B.8 ook verwezen naar Sulid.

door de chemische bedrijven, en dat zijn niet altijd de flexibelste organisaties. Het contact met de losadressen wordt bijvoorbeeld voornamelijk onderhouden door de verkoopafdelingen van deze bedrijven, en daar ligt de focus niet speciaal op logistieke zaken, dat moge duidelijk zijn. Daar ligt dan ook een uitdaging voor de chemische bedrijven: moeten de salesmensen klaargestoomd worden om logistieke (veiligheids)zaken op te pakken of moet die taak door iemand anders uitgevoerd worden? Misschien wel door een afgevaardigde van de Cefic zelf? Een ander nadeel van het document is de lengte. Als alle informatie die nodig is op een A4'tje te vatten was, zou de kans groot zijn dat het document relatief gemakkelijk in te voeren is. Maar de werkgroep wilde nu juist niet een kort formulier met een minimum aan standaardinformatie maken, maar een volwassen document – wel zo beknopt mogelijk – op basis waarvan een serieuze risicoanalyse gemaakt kan worden. De chemiebedrijven zijn bang dat de losadressen dit te veel werk vinden. Daarom heeft een aantal bedrijven inmiddels vanuit praktisch oogpunt een verkorte versie ingevoerd. Dat is allicht beter dan dat men, zoals bij de oude manier, allerlei verschillende documenten moet verwerken.

De standaardisering van een document als Sulid beantwoordt dus duidelijk aan een behoefte in de industrie, en dat is goed. Het blijft echter voorlopig een (mooi) streven om toe te werken naar een situatie waarin de (volledige) informatie ergens centraal op een website beschikbaar gesteld en gedeeld wordt. Beveiligd en gecodeerd uiteraard. Er ligt al een concreet plan in die richting, dat gelanceerd is bij de chemische bedrijven. In dit plan moeten de bedrijven gezamenlijk de kosten opbrengen om een website te onderhouden die de ingevulde Sulid-documenten gaat registreren. Tot nog toe zijn er helaas nog niet voldoende gegadigden gevonden om die kosten te dragen, maar wie weet in de toekomst.... Het zou een hoop werk schelen en de veiligheid zou ermee gediend zijn! 

Jan Hendrik Leopold is
SSHEQ manager bij
R.M.I. Global Logistic
Services