

**SQAS 2022 Transport Service**

**Questionnaire et guide de lecture**

**Révisé version 2**



Version 25/11/22

**SQAS 2022 Transport Service – Questionnaire**

**6. Management des sous-traitants**

6.1 Sous-traitance de services

6.2 Surveillance de la performance des sous-traitants de transport routier

**7. Equipement: Spécification, inspection, maintenance et étalonnage**

7.1 [Spécification](#Equipmentspecification) d’équipement

7.2 Contrôle, maintenance et étalonnage des équipements

**8. Comportement Basé sur la Sécurité (BBS ou programme équivalent)**

8.1 Comportement Basé sur la Sécurité (BBS) pour une conduite sûre

8.2 Lignes directrices des meilleures pratiques pour un (dé) chargement en sécurité des

véhicules de fret

8.3 Sensibilisation de tous les partenaires de service

**9. Mesure et gestion des émissions de gaz à effet de serre (GES) des transports**

9.1 Champ d’application 1 : Mesure des émissions des véhicules détenus ou sous le contrôle

de l'entreprise.

9.2 Champ d’application 2 : émissions provenant de l'électricité

9.3 [Champ d’application 3](#Scope3)

9.4 Calcul des émissions totales (champ d’application 1,2, 3)

9.5 [Calcul des Tonnes-km](#CalculationofTonskm)

9.6 Calcul de l'intensité des émissions

9.7 Consolidation et déclaration des émissions

9.8 [Formation](#Training)

9.9 [Réduction](#Reducingemissions) des émissions

**10.** [**Sûreté**](#Security)

10.1 Sûreté dans le transport

10.2 Sûreté pendant le traitement des Marchandises Dangereuses à Haut Risque

**11.** [**Contrôles des operations**](#Controlofoperations)

11.1 Interface avec le Client

11.2 [Planning et Communication](#PlanningandCommunication)

11.3 [Operations](#Operations)

11.4 [Administration](#Administration)

11.5 Stockage temporaire et transfert interne de marchandises conditionnées

11.6 Transport de produits secs, y compris les plastiques et les polymères

**12. Types Spécifiques de Services de Transport et leurs activités**

12.1 Terminal de stockage et manipulation des conteneurs/véhicules

12.2 Dépôt de conteneurs

**13. Inspection du site et les opérations du site**

13.1 [Inspection](#Siteinspection) du site

13.2 [Opérations](#Siteoperations) du site

13.3 Atelier d’entretien

13.4 Cuves de stockage vrac (Carburant, Station de distribution, Stockage de déchets)

13.5 Véhicules et autre équipement (remorques, conteneurs citerne, GRV, etc)

**14. Pratiques de manutention produits pour l'alimentation humaine, matériaux à contact alimentaire et aliments pour animaux**

14.1 Est-ce que la société applique les principes du GMP, GMP+ et /ou HACCP aux opérations ?

14.2 Est-ce que la politique du personnel de la société est conforme aux exigences particulières

pour la manipulation des produits pour l'alimentation humaine, les matériaux à contact

alimentaire et des produits d'alimentation animale ?

14.3 Est-ce que les questions relatives à la conformité du produit et à sa traçabilité sont

suffisamment respectées dans tous les processus ?

14.4 Y a-t-il des procédures écrites en place et de la documentation disponible pour assurer l'

uniformité de la qualité du produit ?

14.5 Des précautions appropriées sont-elles prises pour éviter les contaminations croisées et les

dégradations au cours des opérations ?

14.6 Y a-t-il des mesures d'hygiène adéquates et appropriées mises en place ?

14.7 Existe-t-il des procédures écrites concernant le traitement des plaintes produits , le rappel

des produits et la gestion des incidents ?

14.8 Des procédures écrites sont-elles en place pour les audits internes ?

14.9 Des procédures écrites appropriées relatives au chargement et au déchargement sont-elles

en place?

14.10 [Est-ce que l'ensemble des équipements en contact avec des produits est conçu pour protéger la qualité des produits?](#Istheentireequipmentincontactwithproduct)

14.11 Y a-t-il des procédures écrites appropriées en place en ce qui concerne l'alimentation

animale ?

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **SQAS 2022 Transport Service questionnaire Révisé version 2 – Version française –**  **Nouveau texte par rapport à la version 2019 texte en bleu. Nouveau texte révisé en vert**  **Le nouveau texte de la version 2 est en rouge**  **(\*) La lettre "M" dans cette colonne identifie une question correspondant aux exigences obligatoires de l'OCS.** | | | | | **OCS (\*)** |
| **Item N°** | **Question** |  | | **Lignes directrices** |  |
| **6** | **Management des sous-traitants** |  | | **Management des sous-traitants** |  |
| **6.1** | **Sous-traitance de services** |  | | **Sous-traitance de services** |  |
| **6.1.1** | **Politique de sous-traitance** |  | | **Politique de sous-traitance** |  |
|  |  |  | | Il est d'une importance critique que tout transport routier qui sous-traite à un autre transporteur ait suivi des normes équivalentes de sécurité, de santé, d'environnement, de sureté,de qualité et de RSE que celles du fournisseur principal . La compagnie évaluée doivent avoir des systèmes en vigueur fournissant cette assurance en phase avec les Directives de Sous-traitance Cefic/ECTA. Cefic website : <https://cefic.org/library-item/guidelines-on-subcontracting-of-chemical-road-transport> Pour d'autres "Services de Transport", des normes équivalentes seront à considérer.  La société classera les sous-traitants routiers comme suit: sous-traitants totalement intégrés, sous-traitants non intégrés ou sous-traitants ponctuels conformément aux directives.  Pour les autres "services liés au transport routier", des normes équivalentes doivent être envisagées.  Les services liés au transport routier comprennent: les sous-traitants de transports routiers, les stations de nettoyage, les prestataires de services de transbordement, les prestataires de services intermodaux, les péniches et les trains et les dépôts. |  |
| 6.1.1.1 | La société évaluée a-t-elle un processus écrit régissant la sous-traitance des services de transport (incluant le processus de sélection du tractionnaire, l'évaluation et la surveillance de sa performance) ? |  | | Le processus écrit de sous-traitance doit décrire le processus de sélection des sous-traitants et doit indiquer clairement que les transports routiers et autres services de transport routier ne seront pas sous-traités jusqu'à ce que les systèmes de management de la sécurité, de la santé, de l'environnement, de la sureté, de qualité et de la RSE des sous-traitants aient été évalués et jugés d'un niveau comparable à celui de la compagnie évaluée. La processus écrit devrait également préciser les conditions pour une évaluation continue des normes de sécurité et les performances du sous-traitant. Cette politique devrait tenir compte des restrictions définies par les clients. Cette question ne s'applique pas aux activités non routières. |  |
| 6.1.1.2 | Les exigences et limitations des sociétés chimiques clientes, incluant la sous-traitance spot, sont-elles reprises dans le processus écrit régissant la sous-traitance ? |  | | Vérifier que toutes les exigences spécifiques du client provenant des sociétés chimiques sont spécifiées comme des exigences primordiales selon les Directives de Sous-traitance du Cefic/ECTA. |  |
| 6.1.1.3 | Dans le cas où les sous-traitants transportent des granulés plastiques, existe-t-il un processus documenté pour définir et choisir la solution logistique et sélectionner les partenaires de service, y compris une évaluation des risques couvrant les exigences OCS ? |  | | L'organisme doit identifier les critères de sélection pertinents pour une manipulation responsable des granulés. Les critères de sélection peuvent inclure l'évaluation SQAS, la certification OCS, la certification ISO 14001 ou la conformité à d'autres normes équivalentes. | **M** |
| **6.1.2** | **Sous-traitants/conducteurs totalement intégrés (FIS)** |  | | **Sous-traitants/conducteurs totalement intégrés (FIS)** |  |
|  |  |  | | Des entreprises de transport peuvent fournir, en tant que sous-traitant, un service de transport routier à la compagnie évaluée et être totalement intégrées au système de management de la compagnie évaluée, sans pour autant perdre leur statut de sociétés indépendantes et sans limiter leur possibilité de travailler pour un autre transporteur principal ou en tant que transporteur principal. Ce qui suit est un exeemple typique de cette intégration: \*Le sous-traitant est intégré au planning de la compagnie évaluée ; et \*Les formations des conducteurs du sous-traitant sont totalement intégrées avec les programmes de formation de la compagnie évaluée; et \* Le suivi des performances est identique à celui de la compagnie évaluée , etc ...  L'évaluateur doit considérer les conducteurs du FIS comme les employés du transporteur principal en ce qui concerne les aspects SHE, Qualité, Sécurité et RSE.  Le sous-traitant totalement intégré est entièrement libre de définir ses propres règles/standards et doit par conséquent être sélectionné avec précaution par la compagnie évaluée. Le contrat signé ou conclu avec le sous-traitant doit refléter les règles/standards accepté(e)s par les parties. La performance du sous-traitant totalement intégré doit être suivie et des échanges réguliers doivent déboucher sur un suivi du processus d'amélioration. L'évaluation de cette performance doit être intégrée dans l'évaluation SQAS de la compagnie évaluée. Si dans le PAD il est indiqué qu'il n'y a pas de sous-traitant totalement intégré tout ce chapitre est NA. Pour vérifier la mise en place de procédures écrites, l'évaluation devrait inclure l'intreview d'un nombre de conducteurs totalement intégrés. |  |
|  |  |  | | L'évaluateur doit identifier pendant la durée de l'évaluation au moins deux conducteurs, y compris des sous-traitants totalement intégrés (le cas échéant) pour un entretien. Le nombre de conducteurs interrogés devrait donner un aperçu objectif acceptable de la société. |  |
| 6.1.2.1 | Les sous-traitants totalement intégrés utilisés par l'entreprise évaluée sont-ils répertoriés dans une liste de sous-traitants / de chauffeurs agréés? |  | | Vérifier par échantillonnage de commandes de transport en cours, que tous les transporteurs sont répertoriés et agréés comme sous-traitants intégrés. |  |
| 6.1.2.2 | Les procédures écrites en place permettent-elles aux sous-traitants/conducteurs totalement intégrés d'être couverts dans chaque partie du système du management de l'organisme ? |  | | Comme expliqué au point 6.1.2 ces conducteurs devraient être intégrés dans le système de gestion de la société évaluée comme ses propres conducteurs. Si leurs camions / remorques ne sont pas entretenus et inspectés comme les propres camions / remorques, il devrait y avoir des preuves que la société fait une revue sur cet entretien et les inspections. Vérifier en entrevue. |  |
| **6.1.3** | **Sous-traitants de transport routier non-intégrés** |  | | **Sous-traitants de transport routier non-intégrés** |  |
|  |  |  | | Un sous-traitant non intégré est un partenaire logistique connu de la compagnie évaluée, avec son propre système de management. Les conducteurs restent sous le contrôle entier du sous-traitant non intégré. Lorsque qu'un sous-traitant n'est pas totalement intégré dans le système de management de la compagnie évaluée celle-ci doit revoir les règles/standards du sous-traitant par rapport aux critères appliqués par son client et, comme bonne pratique, par rapport aux critères décrits dans ce guidelines. Les méthodes utilisées pour évaluer le potentiel du sous-traitant doit être un choix et une responsabilité du transporteur principal, mais le schéma SQAS peut fournir un support utile. Lorsque le sous-traitant potentiel est évalué SQAS, la compagnie évaluée peut contrôler le rapport SQAS du sous-traitant pour évaluer si les exigences de ses clients et ses propres exigences sont respectées. Le rapport SQAS fournit de l'information sur les points clés de l'HSE et de la qualité à la compagnie évaluée lorsqu'il contractualise avec un sous-traitant évalué SQAS. En l'absence de rapport SQAS, la compagnie évaluée doit sélectionnner les critères, vérifier et suivre le respect des critères elle-même. La compagnie évaluée doit conserver ses propres enregistrements de son évaluation du sous-traitant et de ses performances au regard des critères de sous-traitance de ce guidelines. Les lignes directrices n'empêchent pas à la compagnie évaluée de conclure des accords avec des sous-traitants qui ont été évalués par d'autres évaluations alternatives ou certifications de système, en fournissant des informations équivalentes sur les standards et la performance QHSE fournis. Si le PAD indique qu'il n'y a pas de sous-traitant non intégré ce chapitre est N/A. |  |
| 6.1.3.1. | Les sous-traitants non intégrés utilisés par l'entreprise évaluée sont-ils répertoriés dans une liste de sous-traitants / de chauffeurs agréés? |  | | Vérifier, par échantillonnage de commandes courantes de services de transport, que tous les prestataires de transport sont répertoriés et agréés comme sous-traitants par un manager responsable. |  |
| 6.1.3.2. | L'entreprise évaluée délivre-t-il des Manuels Conducteur, comme défini au 11.3.1 aux chauffeurs des sous-traitants non-intégrés ou vérifie-t-il que le manuel du sous-traitant est uniforme avec le sien ? |  | | Rechercher des preuves par le biais d'un registre que le manuel du conducteur a été remis à tous les sous-traitants répertoriés non-intégrés ou que la cohérence a été vérifiée. Vérifiez la présence du manuel (la version la plus récente) lorsque vous interviewez les conducteurs. Lorsque le manuel est remis au sous-traitant certines informations sensibles peuvent être supprimées. Vérifiez que les items de la question 11.3.1.4 sont inclus dans le manuel conducteur des sous-traitants.  Cette question est également applicable à une entreprise qui n'a que des NIS (pas de conducteurs et pas de FIS) et qui n'a pas son propre manuel du conducteur. L'entreprise évaluée doit définir et remettre aux NIS les exigences en matière de documents pour les conducteurs. L'entreprise évaluée doit vérifier que le manuel du conducteur du NIS est conforme à ces exigences. | **X** |
| **6.1.4** | **Services ponctuels non planifiés par des sous-traitants de transport routier** |  | | **Services ponctuels non planifiés par des sous-traitants de transport routier** |  |
|  |  |  | | La sous-traitance ponctuelle est définie comme un recours soudain auprès de sous-traitants inconnus à partir par exemple d'Internet, du Minitel, des "Pages Jaunes". Les sous-traitants spots doivent être gérés comme les autres sous-traitants (ex: ils doivent se conformer aux standards QHSE établis par la compagnie évaluée et son client. Si le PAD indique qu'il n'y a pas de sous-traitant spot ce chapitre est NA |  |
| 6.1.4.1. | Quand l'entreprise évaluée doit déployer des ressources non planifiées dans la chaîne d'approvisionnement, des exigences minimales de service sont-elles documentées et exigées pour ces partenaires de service ? |  | | Rechercher des preuves que les exigences minimales définies au 6.2.1.1.a, 6.2.1.1.e, 6.2.1.1.f, 6.2.1.1.i et 6.2.1.1.k ont été communiquées et vérifiées. |  |
| **6.2** | **Surveillance de la performance des sous-traitants de transport routier** |  | | **Surveillance de la performance des sous-traitants de transport routier** |  |
| **6.2.1.** | **Critères de Performance** |  | | **Critères de Performance** Dans les filiales de sociétés multi-sites un système centralisé pourrait être présent pour sélectionner et surveiller les sous-traitants. Dans ce cas, la section 6.2.1 est toujours applicable |  |
| 6.2.1.1. | Y a-t-il un accord écrit et suivi avec chaque sous-traitant de transport routier ( FIS et sous-traitant non intégré) stipulant les normes et les exigences relatives aux critères suivants : |  | | L'évaluateur doit vérifier toutes les exigences légales comme détaillées comme dans le questionnaire. Examiner un échantillon de dossiers de sous-traitants, et en ressortir les critères de performance qui sont reflétés dans les accords formels avec les sous-traitants totalement intégrés et non intégrés. Un accord formel peut être un contrat auquel toutes les commandes se rattachent. |  |
| 6.2.1.1.a | - le respect de toutes les exigences réglementaires et lois nationales et internationales ? - les licences d'exploitation en relation avec les activités et opérations ? - la détention par les conducteurs/opérateurs de licences/certificats ADR valides ? - le respect des heures de travail/conduite et la tenue d'enregistrements ?  - la politique de lutte contre les drogues et l'alcool ? - la désignation et l'accomplissement des missions en matière de Conseiller à la Sécurité pour le Transport de Marchandises Dangereuses CSTMD?  - l'inspection et les tests du véhicule ? - la sélection adéquate du conducteur ? - la couverture exhaustive par les assurances ? - les EPI/ équipements d'urgence? - les mesures de sûreté exigées par la législation ? |  | | Si une de ces conditions n'est pas une obligation légale dans le pays l'évaluateur doit considérer que cette exigence spécifique ne s'applique pas et noter un commentaire. - Les conducteurs / opérateurs sont titulaires de licences ADR / certificats valides: Reportez-vous aux Directives UE 2003/59 / CE et 2000/56 / CE. - Les heures de travail / de conduite sont conformes et des enregistrements conservés: voir Reg CE et la directive 2002/15 561/2006 - Politique drogues et alcool 26/05/2014: Toute consommation d'alcool et de drogues (non médicalement prescrits) devrait être interdite. - La nomination et l'accomplissement des missions en matière de CSTMD: Reportez-vous à l'ADR - Chapitre 1.8.3. - L'inspection et des tests véhicule (selon les exigences ADR) - La sélection adéquat du conducteur: vérifier les qualifications des conducteurs en combinaison avec les exigences légales et contractuelles (le cas échéant). - La couverture d'assurance complète: vérifier que la couverture d'assurance couvre le respect des exigences légales et contractuelles. Peut être revue sur une base annuelle. - Les EPI / équipements d'urgence: pour le transport des marchandises dangereuses les exigences sont définies dans l'ADR 8.1.5. D'autres exigences sont en fonction des produits (FDS) et les exigences des clients. - Des dispositions de sécurité: outre ADR / RID / ADNR 1.10, d'autres dispositions de sécurité peuvent s'appliquer selon l'opération logistique. |  |
| 6.2.1.1.b | - la surveillance et les tests de flexibles ? |  | | L'évaluateur doit vérifier que la législation nationale et internationale concernant les tests de flexibles est respectée, et si certains produits nécessitent des exigences de tests de flexibles supplémentaires. |  |
| 6.2.1.1.c | - la mise en œuvre du comportement basé sur la sécurité (BBS) sur la conduite et le chargement / déchargement selon les directives CEFIC BBS pour une conduite et un (dé) chargement sûrs? |  | | Voir Cefic / ECTA "Directives de sécurité basées sur le comportement pour la formation des conducteurs et la conduite sûre des véhicules routiers routiers" et "Lignes directrices sur les meilleures pratiques pour un (dé) chargement sûr des véhicules de transport routier" |  |
| 6.2.1.1.d | - les Plans de voyage y compris le stationnement sûr et sécurisé du véhicule? |  | | Ceci est applicable dans tous les cas. Dans le cas de stationnement des véhicules transportant des marchandises dangereuses se référer aux chapitres 8.4 ADR, 1.10.1.3 et 1.10.3.2.2 (c) Reportez-vous à la question 11.2.1.5 |  |
| 6.2.1.1.e | - le port des documents d'affrètement et de douanes pour tous les services partenaires de la chaîne, incluant le BEM (Bordereau d'Echange de Matériel) si exigé ? |  | | Aucune ligne directrice |  |
| 6.2.1.1.f | - l'utilisation du numéro d'urgence/ des capacités d'intervention d'urgence? |  | | Cela peut être l'utilisation du numéro d'urgence du transporteur principal ou un numéro spécifique du sous-traitant. Il peut aussi y avoir un accord formel avec un prestataire de service spécialisé dans les interventions d'urgence. Cette possibilité doit être combinée avec une permanence interne. (par exemple 24h / 7j de permanence téléphonique) |  |
| 6.2.1.1.g | - la maintenance préventive et les contrôles réglementaires de l'équipement de transport? |  | | Niveau de conformité conformément aux questions pertinentes du SQAS. Dans certains pays la maintenance préventive peut être une exigence légale. |  |
| 6.2.1.1.h | - l'utilisation des stations de lavage agréées ? |  | | Doit être approuvée par la compagnie évaluée dans le cadre du contrat clients (le cas échéant) et des questions pertinentes de SQAS | **X** |
| 6.2.1.1.i | -le respect des exigences clients sur le site ? |  | | Vérifier les instructions données aux conducteurs des sous-traitants concernant les pratiques suivies sur les sites de chargement et de déchargement: travail en hauteur, procédure de sécurité d'entrée dans une citerne, responsabilités d'échantillonnage et pratiques de sécurité d'échantillonnage, sécurité du chargement, propreté de l'équipement. Attribuer une note positive seulement si tous les éléments sont couverts, sinon documenter vos commentaires en conséquence. Le site client peut être le site de chargement et/ou de déchargement . |  |
| 6.2.1.1.j | - la sélection adéquate du conducteur (respect de la législation, exigences spécifiques du client) ? |  | | La formation réglementaire complémentaire (conformément à la directive européenne 2003/59 / CE) pour les conducteurs doit être prévue en combinaison avec le produit spécifique ou les exigences des clients. Vérifier les FDS et les exigences des clients. |  |
| 6.2.1.1.k | -pas de sous-traitance en cascade du transport de marchandises? |  | | Un accord doit être conclu avec chaque sous-traitant pour spécifier si la sous-traitance est autorisée ou non. |  |
| 6.2.1.1.l | -le traitement et le signalement des non-conformités (liées au transport)? |  | | y compris les accidents / incidents, les presque-accidents, ...Prendre en compte le systèmes de codage ECTA. Cela comprend également les défauts signalés par le conducteur |  |
| 6.2.1.1.m | - la confidentialité des données d'exploitation et commerciales ? |  | | Aucune ligne directrice |  |
| 6.2.1.1.n | - dispose d'un système pour calculer les émissions de gaz à effet de serre (GES) sur la base des exigences de la section 9 de ce questionnaire ? |  | | Se référer à la section 9 |  |
| **6.2.2.** | **Processus de suivi de la performance** |  | | **Processus de surveillance de la performance** |  |
| 6.2.2.1. | La société dispose-telle d'un processus documenté d'évaluation et de suivi de la performance de tous ses partenaires de service ?  Le champ d'application couvre les sous-traitants totalement intégrés et non intégrés, soit évalués SQAS ou non évalués SQAS. |  | | Vérifier par échantillonnage des rapports d'évaluation et de performance et des preuves qu'un dialogue a été mis en place pour le suivi des actions d'amélioration par le biais de procès verbaux de réunion et d'autres communications. La couverture de tous les éléments applicables comme indiqué en 6.2.1.1 doit être présente. |  |
| 6.2.2.2. | Tous les partenaires de service qui sont évalués SQAS sont-ils évalués au niveau de leur performance sur la base des référentiels suivants : |  | | Rechercher des preuves que l'organisme a analysé les rapports des partenaires à partir de la base de données SQAS ou a, de manière alternative, obtenu des rapports extraits de la part des sociétés évaluées. L'analyse doit contenir une conclusion, le cas échéant, un plan d'action basé sur le rapport doit être signé par la direction. L'évaluation du rapport devrait inclure les critères de performance de l'accord contractuel selon 6.2.1.1. Si les critères convenus ne sont pas réunis, ils doivent être mentionnés dans le plan d'action du rapport d'évaluation. |  |
| 6.2.2.2a | - SQAS Transport Service pour tous les sous-traitants de transport routier non intégrés ? |  | | L'évaluation des sous-traitants pleinement intégrés se fait à travers les audits internes comme décrit dans 5.3.1.1 |  |
| 6.2.2.2b | - SQAS Entrepôt pour les services d'entreposage ? |  | | Aucune ligne directrice |  |
| 6.2.2.2c | - SQAS Rail pour les transporteurs par Rail ? |  | | Aucune ligne directrice |  |
| 6.2.2.2d | - SQAS Lavage pour les stations de lavage ? |  | | Aucune ligne directrice |  |
| 6.2.2.2e | Quand les rapports SQAS des stations de lavage sont analysés: les questions relatives à l'entrée dans les espaces confinés ont-elles été vérifiées par la société de transport? |  | | Aucune ligne directrice |  |
| 6.2.2.3. | Lorsque les sous-traitants de transport routier non intégrés ne sont pas évalués SQAS, l'entreprise utilise-t-elle des systèmes d'évaluation alternatifs pour évaluer leurs performances? |  | | La méthode et les domaines de l'évaluation doivent être résumés dans les commentaires-Rechercher des preuves que l'entreprise a analysé le rapport d'évaluation des partenaires de service. L'analyse doit mettre en évidence les lacunes et contenir une conclusion qui réponde aux critères de performance de l'accord écrit selon 6.2.1.1. Sélectionnez au hasard un échantillon de dossiers de sous-traitants. Les exigences minimales pour obtenir une note positive sur cette question sont les suivantes: le transporteur principal doit avoir une copie des parties du manuel du conducteur des sous-traitants ou similaire (outils numériques, par exemple), couvrant tous les éléments mentionnés aux questions 11.3.1.4 et si applicable 11.3.1.5 et 11.3.1.6. Le transporteur principal peut effectuer des évaluations sur le site du sous-traitant, mais ce n’est pas une obligation. La fréquence minimale est une évaluation tous les trois ans. Rechercher des preuves que le système d'évaluation a conduit à des actions correctives et à un dialogue avec des sous-traitants de transport non intégrés |  |
| 6.2.2.4 | Lorsque ces référentiels SQAS ne sont pas utilisés, les critères suivants sont-ils pris en compte pour évaluer les sous-traitants de transport non intégrés? |  | | L'évaluateur doit vérifier le niveau de mise en œuvre et le dialogue en cours avec le sous-traitant. À partir de l'échantillon pris en 6.2.2.3, vérifiez les preuves requises de 6.2.2.4a à 6.2.2.4.n. |  |
| 6.2.2.4a | - les exigences légales telles que décrites au 6.2.1.1a |  | | Le transporteur principal doit avoir des copies des documents suivants de chaque sous-traitant:  - attestations d’assurance valides exigées par la loi et / ou les clients chimiques  - certificat du CSTMD valide (le cas échéant)  - la ou les licences d'opérateur d transport |  |
| 6.2.2.4b | - la mise en œuvre du comportement basé sur la sécurité (BBS) sur la conduite et le chargement / déchargement selon les directives CEFIC BBS pour une conduite et un (dé) chargement sûrs? |  | | Une auto-évaluation par le transporteur est une exigence minimum. |  |
| 6.2.2.4c | - la politique de lutte contre les drogues et l'alcool ? |  | | Une auto-évaluation par le transporteur est une exigence minimum. |  |
| 6.2.2.4d | - les Plans de voyage y compris le stationnement sûr et sécurisé du véhicule? |  | | L'évaluateur doit vérifier si la compagnie évaluée qui agit comme sous-traitant principal émet les plans de transport des sous-traitants, y compris le stationnement sûr et sécurisé du véhicule. Ou la compagnie évaluée qui agit comme sous-traitant principal s'assure que le sous-traitant définit des plans de voyage à la journée incluant le stationnement sûr et sécurisé du véhicule. |  |
| 6.2.2.4e | - le port des documents d'affrètement et de douanes pour tous les services partenaires de la chaîne, incluant l'EIR (Bordereau d'Echange de Matériel) si exigé ? |  | | Une auto-évaluation par le transporteur est une exigence minimum. |  |
| 6.2.2.4f | - l'utilisation du numéro d'urgence/ des capacités d'intervention d'urgence? |  | | Une auto-évaluation par le transporteur est une exigence minimum. |  |
| 6.2.2.4g | - la maintenance préventive et les contrôles réglementaires de l'équipement de transport? |  | | Le transporteur principal doit avoir des preuves documentées de contrôles ponctuels attestant de la mise en œuvre du programme de maintenance préventive et des inspections / tests réglementaires pour chaque sous-traitant. |  |
| 6.2.2.4h | - l'utilisation des stations de lavage agréées ? |  | | Une auto-évaluation par le transporteur est une exigence minimum. |  |
| 6.2.2.4i | -le respect des exigences clients sur le site ? |  | | Une auto-évaluation par le transporteur est une exigence minimum. |  |
| 6.2.2.4j | - la sélection adéquate du conducteur (respect de la législation, exigences spécifiques du client) ? |  | | Le transporteur principal doit avoir des preuves documentées de contrôles ponctuels de la mise en œuvre du programme de formation de chaque sous-traitant |  |
| 6.2.2.4k | -le traitement et le signalement des non-conformités (liées au transport)? |  | | Une auto-évaluation par le transporteur est une exigence minimum. | **X** |
| 6.2.2.4l | - la confidentialité des données d'exploitation et commerciales ? |  | | Une auto-évaluation par le transporteur est une exigence minimum. |  |
| 6.2.2.4m | - les mesures de sûreté exigées par la législation ? |  | | Une auto-évaluation par le transporteur est une exigence minimum. |  |
| 6.2.2.4n | - l’existence d'un système pour calculer les émissions de gaz à effet de serre (GES) sur la base des exigences de la section 9 de ce questionnaire ? |  | | Une auto-évaluation par le transporteur est une exigence minimum. |  |
| 6.2.2.4o | * les exigences de l'OCS en cas de sous-traitance du transport de matières plastiques ? |  | |  | **M** |
| 6.2.2.5 | La société évaluée garde-t-elle la preuve documentée que la conformité avec les critères de performance : |  | |  |  |
| 6.2.2.5a | - a été vérifiée avant que l'agrément ait été signé avec chaque sous-traitant de transport routier et a été répétée régulièrement ? |  | | Le respect des exigences doit être vérifié avant la signature de l'accord et être surveillé au moins annuellement. Rechercher des preuves documentées que le suivi des performances a eu lieu |  |
| 6.2.2.5b | - est suivie sur une base régulière par le dialogue et les programmes d'actions d'amélioration avec les sous-traitants de transport routier choisis en fonction de la revue des performances? |  | | Un programme d'évaluation des performances doit être présent (suivi des non-conformités, critères de performance, fiches d'évaluation, ..) en association avec une évaluation de l'amélioration. La sélection des critères pour l'évaluation des performances devrait être en fonction de l'impact des risques du sous-traitant de transport routier . |  |
| **7** | **Equipement: Spécification, inspection, maintenance et étalonnage** |  | | **Equipement: Spécification, inspection, maintenance et étalonnage** |  |
| **7.1.** | **Spécification d'équipement** |  | | **Spécification d'équipement** |  |
| 7.1.1. | Existe-t-il des spécifications écrites pour l'achat ou la location à long terme de véhicule/citerne/conteneur-citerne et matériel y afférent, incluant les éléments suivants ? |  | | Vérifiez les dernières spécifications et le contrat d'un véhicule acheté récemment ou d'un conteneur-citerne, y compris l'équipement associé comme par exemple les flexibles, les joints d'étanchéité. Les points réglementaires, comme les ceintures de sécurité, les rétroviseurs d'angles morts, .. doivent toujours être présents. Tous les éléments nécessaires non réglementaires doivent être inclus dans l'achat de l'équipement. |  |
| 7.1.1a | - l'air conditionné ? |  | | Il a été prouvé que l'air conditionné améliore la concentration du conducteur donc renforce la conduite sûre en général. De plus, porter des vêtements qui couvrent tout le corps contribue indirectement à la sécurité car cela réduit les blessures en cas de contact soudain avec des produits chimiques. |  |
| 7.1.1b | - le système d'alarme et de détection de renversement ? |  | | Un système d'alerte pour signaler un risque de renversement sur le tableau de bord du chauffeur est une première étape, mais il doit être distingué d'un ESP (Programme Electronique de Stabilité) (voir 7.1.1.d) qui fournit un niveau supérieur de sécurité. |  |
| 7.1.1c | - le verrouillage de la sellette d'attelage? |  | | Le verrouillage de la selette d'attelage empêche de partir si la selette n'est pas verouillée. Le système peut être mécanique ou électronique. |  |
| 7.1.1d | - le Contrôle Electronique de Stabilité ? |  | | Le Contrôle de Stabilité Electronique (ESC) est un terme générique pour des systèmes destinés à améliorer la conduite d'un véhicule, particulièrement aux limites où le conducteur risque de perdre le contrôle du véhicule. Les constructeurs de camion utilisent une gamme de différentes marques (ESP, VSA, DSC, CST, VDC, etc.). L'ESC compare la direction voulue par le chauffeur avec les données de direction et de freinage, avec la réaction du véhicule et corrige via l'accélération latérale, la rotation (embardée) et la vitesse individuelle des roues et aide le conducteur à maintenir le contrôle du véhicule. |  |
| 7.1.1e | - les marquages rétro-réfléchissants arrière et de côté ? |  | | Les marquages rétro-réfléchissants arrière et latéraux courent sur l'arrière et le côté de la remorque (exigence réglementaire) |  |
| 7.1.1f | -le système d'alerte de distance de sécurité ? |  | | Ce système avertit le conducteur lorsque son véhicule est trop près d'un objet (voiture, autre camion, ..) devant lui par rapport à sa vitesse. Un système de freinage ou de ralentissement est facultatif |  |
| 7.1.1g | - le système de surveillance de trajectoire? |  | | Un système de surveillance de trajectoire est un mécanisme destiné à avertir le conducteur lorsque le véhicule commence à se déplacer hors de sa trajectoire |  |
| 7.1.1h | - les systèmes de surveillance de l'assoupissement du conducteur? |  | | Aucune ligne directrice |  |
| 7.1.1i | - le système de blocage de la communication pendant la conduite ? |  | | Un système qui bloque automatiquement toute communication (téléphone mobile, réception de données informatiques) pendant le roulage devrait être installé. Lorsqu'il est immobile, le système peut permettre toute communication |  |
| 7.1.1j | -l'accès sécurisé à tout équipement de chargement/déchargement ? |  | | Un accès sûr à tous les équipements est nécessaire à tout moment. Par exemple, lorsque des châssis de 30 pieds sont utilisés pour le transport de conteneurs de 20 pieds, la vanne de fond doit être atteinte sans le risque de chute. Doit toujours être commenté |  |
| 7.1.1k | - le système de gestion de camion ? |  | | Un système de gestion de camion interfacé avec un outil central de gestion de flotte permet à l'entreprise d'entraîner activement les conducteurs. Ce système transmet des données sur la consommation de carburant, les performances de conduite en sécurité, l'utilisation des freins, le comportement des conducteurs et d'autres informations utiles. Il peut être utilisé dans le programme BBS de la société |  |
| 7.1.1l | - le système de fermeture à distance de la vanne de fond lorsque des produits liquides sont transportés ? |  | | Si les citernes contenant des produits liquides sont déchargées sous pression, le conducteur doit être en mesure de fermer la vanne d'une position à distance si la connexion n'est pas étanche |  |
| 7.1.1.m | La commande de la vanne de mise à l'air à partir du sol |  | | Cela permet de réduire le besoin de travailler en hauteur sur les citernes. L'évaluateur demandera un bon de commande au cours des 3 dernières années. Si aucun achat n'est disponible, la question sera sans objet. |  |
| 7.1.2 | Y a-t-il une bride DIN80 PN10 disponible entre la vanne de fond et chaque connexion pour le chargement ou le déchargement? |  | | voir section 12.3 " Lignes directrices des pratiques pour un (dé) chargement en sécurité des véhicules de fret"pour le chargement/déchargement? |  |
| **7.2.** | **Contrôle, Maintenance et Etalonnage des équipements** |  | | **Contrôle, Maintenance et Etalonnage des équipements** |  |
|  |  |  | | Cette section s'applique également dans le cas ouù les inspections préventives et / ou maintenance sont sous-traitées. Dans ce cas, l’entreprise de transport devrait disposer d’un système de suivi. Un service de transport de qualité ne doit utiliser que des équipements fiables. Cette partie vise à assurer qu'une inspection effective habituelle et des programmes de maintenance sont en place, ce qui exige que l'équipement (en propriété ou loué) est entretenu de manière adéquate, lubrifié et réglé et sinon maintenu pour prévenir une usure anormale et pour détecter les défauts avant qu'ils ne provoquent des accidents ou des pannes. Dans les sociétés de service de transport de qualité, une usure anormale, une avarie et une anomalie accidentelle détectée par les inspections préventives sont examinées. Les contrôles relatifs aux sous-traitants sont traités dans la section 6 Management des sous-traitants. |  |
|  |  |  | | Les coûts de réparation et de remplacement, associés à cela, seront enregistrés et analysés comme données de perte et exigeront des actions de suivi identiques aux autres pertes accidentelles. Les résultats issus des inspections préventives doivent être adoptés dans le programme de maintenance ordinaire. Ceci est aussi employé dans les cas où l'inspection préventive et/ou la maintenance est(sont) externalisée(s). Il est attendu que dans ce cas la société de transport dispose d'un système de suivi en vigueur. |  |
| **7.2.1.** | **Contrôle et Maintenance de l'équipement** |  | | **Contrôle et Maintenance de l'équipement** |  |
|  |  |  | | La maintenance doit être réalisée sur tous les équipements mobiles. Ceci doit être vu de façon indépendante de l'inspection réglementaire du véhicule. Il doit exister un programme développé, mis en oeuvre et documenté. Les résultats issus de la maintenance régulière doivent être inclus dans le programme d'inspection et vice versa. |  |
| 7.2.1.1. | Existe-t-il un programme détaillé d'inspections préventives et de maintenance pour les sujets suivants: |  | | La maintenance préventive est une maintenance régulièrement effectuée pour réduire les risques de défaillance. Elle est planifiée et exécutée avant l'apparition d'une défaillance. Elle est généralement basée sur les recommandations des fabricants d'équipements. Attribuer un "Oui" pour chaque point inclus dans le programme et traité en accord avec ce programme et qui peut être confirmé par des enregistrements. Les verrous tournants sont applicables pour le transport de parties échangeables, caisses-mobiles, conteneurs-citernes et autre trafic conteneurisé. Si l'entretien a été externalisé, la société doit avoir un suivi détaillé du système afin de s'assurer que l'entretien se fait selon les spécifications convenues. |  |
| 7.2.1.1a | - tracteurs ? |  | | Aucune ligne directrice |  |
| 7.2.1.1b | - remorques ? |  | | Aucune ligne directrice |  |
| 7.2.1.1c | - citernes/conteneurs-citernes ? |  | | Aucune ligne directrice |  |
| 7.2.1.1d | - pompes ? |  | | Aucune ligne directrice |  |
| 7.2.1.1e | - compresseurs ? |  | | Aucune ligne directrice |  |
| 7.2.1.1f | - pneus ? |  | | Aucune ligne directrice |  |
| 7.2.1.1g | - mises à la terre ? |  | | Aucune ligne directrice |  |
| 7.2.1.1h | - verrous tournants ? |  | | Aucune ligne directrice |  |
| 7.2.1.1i | - systèmes et matériels d'arrimage de chargement ? |  | | Les dispositifs de fixation de chargement comme matériau antidérapant, sangles. Matériaux comme les anneaux d'arrimage, les planchers de remorque, les rideaux, des planches latérales etc |  |
| 7.2.1.1j | - équipements ADR ? |  | | Joints de vidange, bouteilles de lavage des yeux, ... ... ... selon 8.1.5. ADR |  |
| 7.2.1.1k | - les valves et soupapes de sécurité ? |  | | Aucune ligne directrice |  |
| 7.2.1.1l | - les raccords ? |  | | Aucune ligne directrice |  |
| 7.2.1.1m | - les joints/dispositifs d'étanchéité ? |  | | Aucune ligne directrice |  |
| 7.2.1.1n | - les jauges ? |  | | Pression, température, indicateurs de niveau |  |
| 7.2.1.1o | - les unités de contrôle de la température ? |  | | Pour contrôler avec précision la température d'une unité de régulation de température sans une grande exposition de l'opérateur, un système de contrôle de la température est constitué d'un dispositif de contrôle, qui accepte un capteur de température tel qu'un thermocouple ou RTD comme entrée. Il compare la température réelle de la température de régulation désirée, ou de la consigne, et fournit une sortie à un élément de contrôle. Ces unités peuvent être montées sur les fourgons frigorifiques, citernes refroidies et chauffées |  |
| 7.2.1.2. | Existe-t-il une procédure écrite pour tester périodiquement (au moins annuellement) les flexibles, incluant les éléments suivants: |  | | Cette question s'applique aussi bien pour les flexibles utilisés pour décharger des produits liquides que des produits solides. Les flexibles sont des équipements critiques sachant que des ruptures de flexible peuvent causer des dommages sévères en terme de santé et d'environnement. Tous les flexibles doivent être identifiés de façon unique, étiquetés et inventoriés dans une base de données pour faciliter un programme de maintenance/test et un suivi. Vérifier la procédure écrite de test et noter un "Oui" pour chaque élément reflété dans la procédure écrite. Vérifiez également que cela est implémenté. |  |
| 7.2.1.2a | - la compatibilité du flexible avec le produit ? |  | | Aucune ligne directrice |  |
| 7.2.1.2b | - l'identification des différents types et leur marquage ? |  | | Aucune ligne directrice |  |
| 7.2.1.2c | - l'inspection périodique et l'enregistrement des résultats ? |  | | Aucune ligne directrice |  |
| 7.2.1.2d | - les épreuves périodiques de pression ? |  | | Soutenue par les spécifications des flexibles utilisés et autres publications de l'industrie |  |
| 7.2.1.2e | - la conductivité électrique ? |  | | L'évaluateur vérifiera les exigences de conductivité é électrique comme indiqué par la société évaluée, soit dans la procédure écrite ou sur les certificats d'utilisation et être en mesure de retracer cette exigence dans une décision de la société, fondée par exemple sur les publications de l'industrie. Une bonne indication, est que les flexibles ne doivent pas avoir une résistance supérieure 10 ohms mesurée entre raccords (bride de bout en bout) . |  |
| **7.2.2.** | **Etalonnage de l'équipement de mesure** |  | | **Etalonnage de l'équipement de mesure** |  |
| 7.2.2.1. | La société évaluée a-t-elle un registre des équipements de mesure à étalonner? |  | | Rechercher un registre des équipements de mesure basé sur l'évaluation générale des risques, par exemple équipement pour le travail dans des espaces confinés. EN 482/2012 + A1:2015 |  |
| 7.2.2.2. | Existe-t-il des procédures écrites et rapports d'étalonnage , incluant l'identification des équipements de mesure suivants ? |  | | L'étalonnage, si effectué en interne, doit être entrepris par des personnes qui ont été convenablement formées et qui travaillent avec des procédures vérifiées. Alternativement, l'étalonnage peut être effectué par une entreprise certifié ISO 9001 par un organisme de certification accrédité ou tout autre système de certification équivalent nécessitant l'étalonnage des instruments utilisés. Dans ce dernier cas, un accord formel précisant les exigences et la fréquence de l'étalonnage devrait exister entre le transporteur et le contractant d'étalonnage. Demandez à voir une copie des procédures et une liste de tous les éléments identifiés pour l'étalonnage. Demander une copie des procédures et une liste des articles identifiés pour être étalonner. |  |
| 7.2.2.2a | - oxygénomètre ? |  | | L'étalonnage et la justification de détecteurs de gaz pour l'oxygène sont réglementés par la directive 2014/34/EU.. Egalement la norme européenne EN 60079-29-2. "Atmosphères explosives - Partie 29-2: Détecteurs de gaz - Sélection, installation, utilisation et entretien des détecteurs de gaz inflammables et de l'oxygène ", devrait être prise en compte. L'auto-étalonnage est une possibilité. |  |
| 7.2.2.2b | - détecteurs de gaz inflammables ? |  | | L'étalonnage et la justification de détecteurs de gaz pour l'oxygène sont réglementés par la directive 2014/34/EU.. Egalement la norme européenne EN 60079-29-2. "Atmosphères explosives - Partie 29-2: Détecteurs de gaz - Sélection, installation, utilisation et entretien des détecteurs de gaz inflammables et de l'oxygène ", devrait être prise en compte. L'auto-étalonnage est une possibilité. |  |
| 7.2.2.2c | - instruments de mesure de la concentration en gaz et vapeurs toxiques ? |  | | Si le danger d'être exposé par des gaz et des vapeurs toxiques est présent, ces instruments devraient être présents. Plusieurs de ces dispositifs sont des tubes qui ne peuvent pas être calibrés. Dans ce cas, vérifiez la date d'expiration. Se référer à EN 45544 |  |
| 7.2.2.2d | - jauges de température ? |  | | Uniquement applicable pour ces jauges de température qui mesurent une température exacte. Non applicable pour les dispositifs à titre indicatif |  |
| 7.2.2.2e | - manomètres de pression des pneus ? |  | | Si l'entreprise prend en charge sa propre gestion des pneus, l'enregistrement de l'étalonnage de l'équipement doit être présent. Si elle est sous-traité, la preuve acceptable est que le sous-traitant est certifié ISO 9001 par un organisme de certification accrédité ou tout autre système de certification équivalent nécessitant l'étalonnage des instruments utilisés. |  |
| 7.2.2.2f | - clés dynamométriques pour le serrage des écrous de roues ? |  | | Si l'entreprise prend en charge sa propre gestion des pneus, l'enregistrement de l'étalonnage de l'équipement doit être présent. Si elle est sous-traité, la preuve acceptable est que le sous-traitant est certifié ISO 9001 par un organisme de certification accrédité ou tout autre système de certification équivalent nécessitant l'étalonnage des instruments utilisés. |  |
| **8** | **Comportement Basé sur la Sécurité (BBS ou programme équivalent)** |  | | **Comportement Basé sur la Sécurité (BBS ou programme équivalent)** |  |
| **8.1.** | **Comportement Basé sur la Sécurité (BBS) pour une conduite sûre** |  | | **Comportement Basé sur la Sécurité pour une conduite sûre** |  |
|  |  |  | | Voir le guide du CEFIC/ECTA “Comportement basé sur la sécurité guide pour la formation des conducteurs et la conduit sur des véhicules de transport de marchandises “ <https://cefic.org/library-item/behaviour-based-safety-guidelines-training-drivers-safe-driving-road-freight-vehicles> |  |
| **8.1.1.** | **Formation BBS à la Conduite Sûre** |  | | **Formation BBS à la Conduite Sûre** |  |
| 8.1.1.1. | Le BBS est-il pris en compte lors de la revue des exigences de formation des responsables et planificateurs ? |  | | Bien que principalement orienté sur les conducteurs, le BBS doit être pleinement intégré à l'organisation du transporteur et devenir une partie intégrale de la culture de la société. Non seulement les conducteurs, mais aussi le personnel sédentaire et administratif doit être formé et comprendre les principes du BBS. Rechercher des enregistrements de formation et de sensibilisation. |  |
| 8.1.1.2. | Des personnes ont-elles été sélectionnées et désignées comme formateurs BBS qualifiés, sur la base des exigences définies dans les guides BBS Cefic/ECTA ? |  | | Se reporter aux lignes directrices mentionnées en 8.1 |  |
| 8.1.1.3. | Le contenu de la formation BBS conducteur (ou programme équivalent) et le cadre (basé sur l'observation, le compagnonnage et la communication interactive) ont-ils été développés et sont-ils en phase avec les guides BBS Cefic/ECTA ? |  | | Vérifier si le contenu et la forme de la formation reflètent l'esprit des directives BBS (ou système équivalent) par exemple sur une base de tête à tête entre le formateur et le conducteur en observant et accompagnant tout en délivrant les aptitudes du comportement en conduite. |  |
| 8.1.1.4. | La fréquence de formation BBS des conducteurs a-t-elle été définie et est-elle mise en œuvre ? |  | | Vérifier le plan de formation et la mise en œuvre en interrogeant des conducteurs. La fréquence peut varier de 1 à 5 ans en fonction de la revue annuelle des performances de chaque conducteur. La formation BBS peut être combinée avec la formation décrite dans la Directive EU 2003/59/EC |  |
| 8.1.1.5. | Un enregistrement personnel pour chaque conducteur , y compris les sous-traitants totalement intégrés, est-il établi avec les observations sur les aptitudes comportementales ? |  | | Vérifier les enregistrements de formation. Toute personne employée plus de trois mois doit être pleinement formée. D'autres doivent être incluses dans le programme. Commentaires à inclure à tout moment. Cette question est également applicable aux sous-traitants totalement intégrés (conducteurs) |  |
| **8.1.2.** | **Résultats BBS, Analyse et Surveillance** |  | | **Résultats BBS, Analyse et Surveillance (pour une conduite sûre)** |  |
| 8.1.2.1. | Les résultats individuels venant de la formation BBS sont-ils communiqués aux conducteurs, les actions préventives sont-elles agréées, enregistrées et suivies ? |  | | Vérifier la formation et les enregistrements individuels conducteurs. Demander aux conducteurs (et sous-traitants totalement intégrés) s'ils sont informés de l'issue de leur formation BBS et le suivi de celle-ci. |  |
| 8.1.2.2. | Les indicateurs clés de performance sont-ils identifiés et mesurés comme : |  | | La société évaluée doit veiller à ce que la collecte annuelle et le suivi des indicateurs clés de performance (KPIS) soient incorporés dans leur système de gestion. (Le programme ECTA RC et rapports KPI peuvent être le point de référence à utiliser pour les entreprises). Les indicateurs clés de performance (KPIS) doivent mesurer la fréquence des accidents/incidents par heures travaillées. Pour l'analyse des indicateurs on suppose que chaque employé travaille 2000 heures par an |  |
| 8.1.2.2a | - les accidents et les incidents pendant le transport? |  | | Vérifier les rapports d'incidents (se référer à la question 5.1.1.a du questionnaire SQAS Core) et les enregistrements individuels conducteurs | **M** |
| 8.1.2.2b | - les accidents et incidents au point de chargement? |  | | Vérifier les rapports d'incidents (se référer à la question 5.1.1.a du questionnaire SQAS Core) et les enregistrements individuels conducteurs | **M** |
| 8.1.2.2c | - les accidents et incidents au point de déchargement? |  | | Vérifier les rapports d'incidents (se référer à la question 5.1.1.a du questionnaire SQAS Core) et les enregistrements individuels conducteurs | **M** |
| 8.1.2.2d | - Taux d'accidents du travail avec arrêt? |  | | Les accidents avec arrêt se réfèrent à la survenue d'accidents en milieu de travail qui aboutissent à l'incapacité d'un employé à travailler. Le taux d'accidents avec arrêt se réfère au nombre de ces accidents qui se produisent par an et par million de kilomètres. Aux fins du calcul, on suppose que chaque employé travaille 2000 heures par an. Exemple: Une entreprise a eu 5 accidents avec arrêt en un an. Le nombre de kilomètres parcourus étaient 10 millions. Le taux d'accidents du travail avec arrêt sera de: 5 accidents avec arrêt / 10 millions de kilomètres parcourus= 0,5 LTI / millions de kilomètres. Le taux d’accidents corporels doit être mesuré par les entreprises de transport pour leurs propres employés et les chauffeurs sous-traitants totallement intégrés (FIS). Cet indicateur est lié à la performance de l’entreprise |  |
| 8.1.2.2e | -Taux de lésions corporelles |  | | Les lésions corporelles se réfèrent à la survenue d'incidents en milieu de travail qui aboutissent à une blessure de l'employé. Le taux de lésions corporelles se réfère au nombre de ces blessures qui se produisent dans une période donnée par rapport au nombre total d'heures travaillées dans la même période comptable. Le taux de lésions corporelles doit être mesuré par les entreprises de transport pour leurs propres employés et les sous-traitants totalement intégrés (FIS) par million de kms parcourus. Cet indicateur est lié à la performance de l’entreprise. |  |
| 8.1.2.2f | - Nombre moyen de journées de formation par an |  | | Cet indicateur mesure le nombre de jours de formation des employés de la société, (conducteur et personnel de bureau) et des sous-traitants totalement intégrés (FIS). L'indicateur mesure le nombre de jours de formation par conducteur/employé de bureau par an. Voir exigences de reporting de l'ECTA si des clarifications sont nécessaires. Cet indicateur permet au prestataire de mesurer l'impact de la formation. Cet indicateur est lié à la performance de l’entreprise. |  |
| 8.1.2.2g | - les dommages? |  | | Pour les sous-traitants totalement intégrés, l'évaluateur doit vérifier si le processus est en place et si les fichiers sont disponibles et un suivi proposé |  |
| 8.1.2.3 | Y a-t-il un programme en place et mis en œuvre pour l'observation et la vérification ponctuelle des conducteurs par rapport à la performance du conducteur? Les listes de contrôle quotidiennes enregistrées par les conducteurs sont-elles incluses dans les vérifications ponctuelles? |  | | Vérifiez si l'un des mécanismes visés dans les "Lignes directrices pour la formation BBS des conducteurs et la conduite en sécurité des véhicules de transport de fret" (point 10) ou d'un système équivalent a été mis en œuvre |  |
| 8.1.2.4. | Les résultats et enseignements issus de BBS sont-ils intégrés dans les programmes de recyclage ? |  | | Vérifier que les résultats et tendances globaux comme identifiés en 8.1.2.2 a à g, et 8.1.2.3 sont documentés comme expérience d'apprentissage et inclus dans le programme de recyclage. |  |
| **8.2.** | **Lignes directrices des meilleures pratiques pour un (dé) chargement en sécurité des véhicules de fret** |  | | **Lignes directrices des meilleures pratiques pour un (dé) chargement en sécurité des véhicules de fret** |  |
| 8.2.1. | Le management a-t-il aussi adopté les guides Cefic/ECTA " Lignes directrices des pratiques pour un (dé) chargement en sécurité des véhicules de fret"pour le chargement/déchargement? |  | | Vérifier le dossier de projet avec le plan de mise en oeuvre documenté et l'état de mise à jour. Vérifier si des observations/résultats rapportés par les sites de chargement/déchargement et/ou les conducteurs sont établis, rapportés aux conducteurs/clients, analysés et utilisés par le transporteur pour déclencher des corrections et des améliorations. |  |
| **8.3.** | **Sensibilisation de tous les partenaires de service** |  | | **Sensibilisation de tous les partenaires de service** |  |
| 8.3.1. | L'organisme promeut-il et surveille-t-il l'application des principes BBS suivants auprès de ses partenaires de service : |  | | La promotion active envers tous les fournisseurs de services devrait être présente. Cela peut être inclus dans le contrat écrit, dans les séances de formation ou d'information envers les fournisseurs de service ou par le biais d'autres outils de communication. Promouvoir BBS est une chose mais la surveillance du suivi est encore plus forte. Les moyens de contrôle peut être que l'entreprise se tienne informée du nombre de BBS introduit chez le prestataire de service, en fournissant les BBS (pour les sous-traitants intégrés), une évaluation annuelle |  |
| 8.3.1.a | - de conduite ? |  | | Aucune ligne directrice |  |
| 8.3.1.b | - de chargement ? |  | | Aucune ligne directrice |  |
| 8.3.1.c | - de déchargement ? |  | | Aucune ligne directrice |  |
| 8.3.1.d | - de nettoyage ? |  | | Aucune ligne directrice |  |
| **9** | **Mesure et gestion des émissions de gaz à effet de serre (GES) des transports**  **Ce chapitre suit une hiérarchie de questions, chaque question nécessitant un calcul plus détaillé que la précédente.**  Le graphique ci-dessous montre les prestataires de services logistiques, et leur relation, qui sont pris en compte dans le calcul des émissions de GES. |  | | **Mesure et gestion des émissions de gaz à effet de serre (GES) des transports**  La Commission européenne prévoit d'établir un cadre européen pour la mesure harmonisée des émissions de gaz à effet de serre du transport et de la logistique, sur la base de normes globales, qui pourrait ensuite être utilisé pour fournir aux entreprises et aux utilisateurs finaux une estimation de l'empreinte carbone de leurs choix, et accroître la demande des utilisateurs finaux et des consommateurs pour opter pour des solutions de transport et de mobilité plus durables.  Dans la stratégie de mobilité durable et intelligente publiée par la Commission européenne en décembre 2020, l'objectif suivant a été défini :  Réduction de 90% des émissions de gaz à effet de serre **dans les transports** d'ici 2050, par rapport à 1990. |  |
| **9.1** | **Champ d’application 1** : Mesure des émissions des véhicules détenus ou sous le contrôle de l'entreprise. |  | | Les émissions **du champ d'application 1** comprennent les émissions directes provenant des actifs qui sont détenus ou sous le contrôle de l'entreprise évaluée utilisant des carburants payés par l'entreprise. Cela comprend la combustion de carburants solides ou liquides achetés pour produire de l'énergie, de la chaleur ou de la vapeur pour une utilisation dans des équipements fixes ou mobiles (p. ex. camions, véhicules, générateurs).  **Les FIS ne sont pas inclus dans ces questions** |  |
| 9.1.1 | La société évaluée dispose-t-elle d’un système pour collecter les données permettant de calculer, sur la base de l’énergie (carburant), ses émissions de GES de transport pour tous ses camions dont le carburant est payé par l’entreprise? |  | | Dans cette section, l'expression "société évaluée" a la même signification que celle figurant dans les autres parties du questionnaire: elle fait référence à l'entreprise située sur un site spécifique. Si l'entreprise évaluée n'exploite pas ses propres camions, cette question n'est pas applicable. Les sous-traitants totalement intégrés ne sont pas concernés par cette question.  La société évaluée doit avoir un système pour enregistrer les données suivantes:  - carburant consommé pour tout type de carburant (par exemple via les factures d'achat de carburant)  L'entreprise pourrait consommer différents carburants, par exemple :  - Diesel  - Mélange de diesel et de biodiesel  - Biodiesel  - GNC/GNL  - Hydrogène  - etc.  - kilométrage total parcouru (par exemple via le compteur kilomètrique sur une base périodique)  - tonnage transporté (par exemple, via des ordres de transport) |  |
| 9.1.2 | La société évaluée a-t-elle un système permettant de calculer annuellement les émissions de GES (exprimées en kg CO2 équivalent par tonne.km) en utilisant les données collectées à la question 9.1.1? |  | | **kg CO2e** signifie **kg CO2 équivalent** : il s'agit d'une unité qui décrit l'impact de différents gaz à effet de serre comme une mesure unique liée au potentiel de réchauffement global du dioxyde de carbone.  L'évaluateur acceptera le calcul effectué par l'entreprise à condition que la formule utilisée au numérateur soit l'addition des émissions du ou des carburants consommés annuellement et que le dénominateur soit calculé selon la formule mentionnée au point 9.6.1. |  |
| 9.1.3 | L'entreprise connaît-elle le carburant consommé **par catégorie de transport ou d'activité** sur une base annuelle ? |  | | Une entreprise peut avoir différentes catégories de transports/activités :  - Transport en vrac (liquide/solide)  - Marchandises conditionnées  - Camions frigorifiques  - etc.  Pour obtenir un score positif à cette question, l'entreprise doit mesurer le carburant consommé pour chaque catégorie de transport/activité et chaque type de carburant consommé. Si le montant exact n'est pas connu, une estimation cohérente sera acceptée.  Pour une explication détaillée sur les catégories de transport, voir les lignes directrices du cadre de référence **GLEC : "Global Logistics Emissions Council Framework for Logistics Emissions Accounting and Reporting". Dernière version. Module 5** <https://www.smartfreightcentre.org/en/downloads/> |  |
| 9.1.4 | L'entreprise a-t-elle calculé les émissions **TTW** du carburant consommé au cours de la dernière année en utilisant la formule :  kg CO2e = Σ (carburant (litres) × facteur d'émission TTW du carburant (kg CO2e/ litres de carburant)) ? |  | | L'entreprise utilisera les composantes d'émission de carburant voir les **lignes directrices du cadre de référence du GLEC Framework: "Global Logistics Emissions Council Framework for Logistics Emissions Accounting and Reporting" dernière version**. Le document peut être téléchargé à partir du lien suivant : <https://www.smartfreightcentre.org/en/downloads/>  Pour chaque type de carburant trois composantes peuvent être utilisées: **WTT, TTW and WTW.**  - **Du puits au réservoir** **(WTT):** Les émissions WTT comprennent tous les processus entre la source d'énergie (le puits), les phases d'extraction, de traitement, de stockage et de livraison de l'énergie jusqu'au point d'utilisation (le réservoir)**.**  - **Du réservoir à la roue (TTW):** Il s'agit des émissions provenant des carburants brûlés pour alimenter les activités (la roue). - **Du puits à la roue (WTW):** Il s'agit des émissions provenant du cycle de vie complet du carburant et elles devraient être équivalentes à la somme des émissions WTT et TTW.  **Pour cette question, il faut utiliser le bilan TTW** |  |
| 9.1.5 | Dans le cas où l'entreprise stocke/manipule des marchandises sur son propre site ou à une étape intermédiaire avant d'atteindre la destination finale : les émissions de TTW en kg CO2e provenant du carburant consommé sont-elles calculées ? |  | | Dans le cas où une expédition nécessite une manutention intermédiaire avant d'être acheminée vers la destination finale, l'entreprise doit disposer d'un système permettant de calculer la consommation d'énergie supplémentaire.  Si les marchandises sont stockées dans un entrepôt, reportez-vous au questionnaire SQAS 2022 Entrepôt, section 10.3 pour le calcul de la consommation d'énergie.  Le carburant ou le gaz utilisé pour le chauffage des bureaux de l'entreprise n'est pas inclus. Néanmoins, l'entreprise est encouragée à mesurer et à réduire cette consommation d'énergie, bien que cela ne soit pas pris en compte pour la notation de la question. |  |
| 9.1.6 | L'entreprise a-t-elle calculé les émissions du **champ d'application 1 ?**  kg CO2e = Addition des questions 9.1.4 et 9.1.5 |  | |  |  |
| 9.2 | **Champ d’application 2** : émissions provenant de l'électricité |  | | **Les émissions du champ d'application 2** sont des émissions indirectes provenant de la production et la distribution d'électricité, de chaleur et de vapeur achetés par l'entreprise évaluée pour être utilisés dans  ses propres sites logistiques, ses véhicules électriques ou d'autres biens propres nécessitant de l'électricité. |  |
| 9.2.1 | L'entreprise a-t-elle mesuré l'électricité achetée pour être utilisée dans ses sites logistiques, dans ses véhicules électriques ou dans tout autre bien propre nécessitant de l'électricité ? |  | | Les factures d'électricité fournissent les informations les plus précises  sur la consommation d'électricité.  Les consommations d'énergie typiques proviennent des véhicules fonctionnant avec des batteries ainsi que de l'électricité utilisée pour le chauffage/la réfrigération et l'éclairage.  L'électricité consommée par les bureaux de l'entreprise ne doit pas être incluse. Néanmoins, l'entreprise est encouragée à mesurer et à réduire cette consommation d'énergie. |  |
| 9.2.2 | L'entreprise a-t-elle calculé **les émissions du champ d'application 2 provenant de l'achat d'électricité WTT** mentionné en 9.2.1 au cours de la dernière année avec la formule :  kg CO2e = Σ (électricité (kWh)× facteur d'émission de l'électricité (kg CO2e/ kWh électricité)). |  | | Le TTW est considéré comme nul pour l'électricité, toutes les émissions sont dans les étapes du WTT au point d'utilisation.  **Les facteurs d'émission à utiliser dépendent de l'origine de l'électricité.**  Les entreprises doivent rassembler les facteurs d'émission de l'électricité pour les pays ou régions où se trouvent les sites logistiques.  Les batteries des véhicules sont généralement chargées pendant la nuit, mais elles peuvent aussi être chargées sur la route. Les facteurs d'émission d'électricité par pays peuvent également être obtenus auprès de l'Agence internationale de l'énergie (AIE) : <https://www.iea.org/data-and-statistics/data-product/emissions-factors-2020#emissions-factors> (frais à payer).  En l'absence d'autres données, on peut supposer que le facteur électricité moyen de l'UE est de 420 g de CO2e/kWh (source : directive-cadre du GLEC). L'utilisation du mix de chaque pays peut donner des valeurs sensiblement différentes, notamment dans les pays dont l'approvisionnement en électricité est fortement décarboné. |  |
| 9.3 | Champ d’application 3 |  | | **Les émissions du champ d’application 3** sont des émissions indirectes provenant de la chaine d'approvisionnement de l'entreprise évaluée.  Cela inclut les émissions des sous-traitants et des services sous-traités (par exemple, l'entreposage, le lavage des citernes).  Le champ d'application 3 couvre également la production et la distribution des carburants brûlés dans le champ d'application 1 (WTT), les émissions liées au transport des biens et services achetés, l'utilisation des produits et leur fin de vie.  Dans le cas d'évaluations multi-sites, le siège social peut considérer ses filiales comme relevant du champ d'application 3, 2 ou 1, c'est à l'entreprise de décider. Quelle que soit l'approche retenue, les principes suivants seront respectés :  - Les émissions de GES au niveau des filiales doivent être disponibles.  - Il faut s'assurer qu'il n'y a pas de double comptage entre les émissions du siège social et des filiales.  - Lors de la revue de direction du siège (SQAS 2022 Rev, section 5.4), le programme de mesure et de réduction des émissions de GES des filiales sera analysé et des décisions de réduction des émissions seront prises. |  |
| 9.3.1 | Sous-traitants totalement intégrés et sous-traitants non-intégrés |  | | Si l'entreprise évaluée n'exploite pas de FIS ou de NIS, cette section n'est pas applicable. |  |
| 9.3.1.1 | L'entreprise évaluée dispose-t-elle d'un système de collecte de données permettant de calculer, par activité, les émissions WTW de gaz à effet de serre de transport de ses sous-traitants totalement intégrés (FIS) ou non intégrés (NIS) ? |  | | Il existe deux approches pour calculer les émissions de GES des activités de transport : "basée sur l'activité" et "basée sur l'énergie".  Dans le calcul "basé sur l'activité", les émissions de GES sont obtenues en multipliant les tonnes-kilomètres par un facteur d'émission.  Dans le calcul "basé sur l'énergie", les émissions de GES sont obtenues en multipliant le carburant effectivement consommé par un facteur de conversion standard des émissions. Cette méthode est plus précise que l'approche "basée sur l'activité".  Dans le cas où le transporteur principal sous-traite des transports à des FIS/NIS, la société évaluée doit connaître la quantité de ces tonnes et kilomètres sous-traités.  Si le sous-traitant ne fournit pas l'information, les tkms parcourus peuvent être estimés, à condition que l'estimation soit faite pour chaque commande de transport.  Si le carburant consommé par le sous-traitant est connu, le calcul des émissions de GES doit être effectué comme indiqué dans la section 9.1. |  |
| 9.3.1.2 | L'entreprise calcule-t-elle les émissions WTW de ses FIS et/ou NIS ? |  | | Pour le calcul des émissions de GES liées au transport, l'entreprise doit utiliser les lignes directrices du cadre de référence du GLEC : "Global Logistics Emissions Council Framework for Logistics Emissions Accounting and Reporting" champ d’application 3, dernière version. Le document peut être téléchargé à partir de ce lien : <https://www.flexmail.eu/f-844a1f54174eb51e> |  |
| 9.3.2 | Intermodal/ Multimodal  **Cette section suit une hiérarchie de questions, chaque question nécessitant un calcul plus détaillé que la précédente.** |  | | Cette section est uniquement applicable lorsque l'entreprise de **transport inclut le transport intermodal/multimodal dans ses services.**  **Le transport intermodal** est un transport de marchandises, dans une seule et même unité de transport intermodal, par des modes de transport successifs sans manipulation des marchandises elles-mêmes lors du changement de mode de transport. Ce terme est généralement utilisé lorsque la route et le rail sont impliqués. L'unité de transport intermodal peut être un conteneur, une caisse mobile ou un véhicule routier ou ferroviaire ou un navire.  **Multimodal :** Transport de marchandises par au moins deux modes de transport différents. Le transport intermodal est un type particulier de transport multimodal, souvent basé sur un contrat régissant le transport multimodal complet.  Habituellement, les services **ferroviaires ou fluviaux (voies navigables intérieures et mer à courte distance)** sont utilisés avec des acheminements par route à l'une ou aux deux extrémités.  Les tonnes et les kilomètres doivent également inclure toute entreprise de transport **sous-traitante** qui transporte le chargement demandé par le transporteur principal. |  |
| 9.3.2.1 | L'entreprise évaluée dispose-t-elle d'un système permettant de calculer les émissions WTW de GES du transport intermodal ? |  | | Le calcul des émissions peut être effectué à l'aide de **facteurs composites** ou **par l'addition des émissions des différents segments de chaque expédition.**  Un **segment** est le point de départ et le point d'arrivée d'une expédition qui utilise le même mode de transport.  Pour la méthode de calcul, voir le cadre de reference du GLEC : **"Global Logistics Emissions Council Framework for Logistics Emissions Accounting and Reporting". Dernière version. Module 5** <https://www.smartfreightcentre.org/en/downloads/> |  |
| 9.3.2.2 | L'entreprise évaluée dispose-t-elle d'un système de collecte de données permettant de calculer les émissions de gaz à effet de serre liées aux segments de transport par route, par rail et par voie navigable ? |  | | L'entreprise devra être en mesure de collecter des données sur les émissions, les tonnes et les kilomètres de chaque segment de chaque expédition. |  |
| 9.3.2.3 | L'entreprise évaluée calcule-t-elle les émissions de GES de tous les segments impliqués ? |  | | Si la segment routier de l'expédition est effectuée par des camions de l’entreprise, le calcul des émissions de ce segment sera inclus dans la section 9.1 (champ d’application 1) ou 9.2 (champ d’application 2). S'il est sous-traité, il sera inclus dans la section 9.3.1 (champ d’application 3).  Pour le calcul des segments ferroviaires et fluviaux, la société utilisera **les lignes directrice du cadre de référence du GLEC : "Global Logistics Emissions Council Framework for Logistics Emissions Accounting and Reporting".** Dernière version. Module 5 <https://www.smartfreightcentre.org/en/downloads/>    Dans le cas où le nombre d'expéditions ne justifie pas un calcul manuel, l'entreprise peut faire appel à des prestataires informatiques. À titre d'exemple, voir  <https://www.smartfreightcentre.org/en/working-with-sfc-accredited-partners/>  **Les facteurs WTW seront utilisés** |  |
| 9.3.3 | Stations de lavage de citernes |  | |  |  |
| 9.3.3.1 | Dans le cas où l'entreprise transporte des liquides/solides en vrac et a recours à des stations de lavage de citernes, les émissions WTW de GES correspondant aux lavage sont-elles calculées?  kg CO2e = Nombre de lavages effectués au cours de la dernière année x kg CO2e/ lavage |  | | Habituellement le carburant/le gaz est utilisé dans les stations de lavage de citernes pour la ou les chaudières et l'électricité est utilisée pour faire fonctionner les pompes. L'entreprise de transport doit demander aux stations de lavage de citernes les facteurs d'émission à utiliser.  Se référer au questionnaire SQAS 2022 TC, section 9.1.6, pour voir comment les émissions sont calculées. |  |
| 9.3.4 | Stockage/manutention de marchandises sous-traités |  | |  |  |
| 9.3.4.1 | Dans le cas où l'entreprise sous-traite l'entreposage/la manutention des marchandises à toute étape intermédiaire avant d'atteindre la destination finale : les émissions **WTW**  en kg CO2e provenant de l'énergie consommée sont-elles calculées ? |  | | Dans le cas où une expédition nécessite une manutention intermédiaire sous-traitée avant d'être acheminée vers la destination finale, l'entreprise doit disposer d'un système permettant de calculer la consommation d'énergie supplémentaire.  Si les marchandises sont stockées dans un entrepôt, se référer au questionnaire **SQAS 2022 Entreposage, section 10.3** pour le calcul de la consommation d'énergie. |  |
| 9.3.5 | Production et distribution des carburants brûlés dans le champ d'application 1 |  | |  |  |
| 9.3.5.1 | L'entreprise a-t-elle calculé les émissions absolues **WTT** du carburant consommé au cours de la dernière année en utilisant la formule:  kg CO2e = Σ (carburant (litres) × facteur d'émission de carburant WTT (kg CO2e/ litres de carburant)) ? |  | | Le facteur doit être obtenu à partir de la dernière version du "Global Logistics Emissions Council Framework for Logistics Emissions Accounting and Reporting". Module 1 |  |
| 9.3.6 | Calcul des émissions du champ d'application 3 |  | |  |  |
| 9.3.6.1 | L'entreprise a-t-elle calculé les émissions du **champ d'application 3** avec la formule suivante ? **kg CO2e= Addition des questions de la sous-section 9.3** |  | | Les questions suivantes devraient être additionnées : 9.3.1.2 +(9.3.2.1 ou 9.3.2.3) + 9.3.3.1 +9.3.4.1+ 9.3.5.1 |  |
| 9.4 | **Calcul des émissions totales (champ d’application 1,2, 3)** |  | | La mesure des émissions totales est nécessaire car elle a un impact direct sur le réchauffement climatique. |  |
| 9.4.1 | L'entreprise a-t-elle calculé **les émissions totales de l'année précédente en additionnant les émissions des champs d'application 1, 2 et 3 ?** |  | | Les questions suivantes devraient être additionnées: 9.1.6 + 9.2.2 + 9.3.6.1 |  |
| 9.5 | **Calcul des tonnes-km** |  | |  |  |
| 9.5.1 | L'entreprise connaît-elle les tonnes de produits transportés et les kilomètres parcourus (aussi bien à vide qu’en charge) associés à chaque catégorie spécifiée au point 9.1.3 ? |  | | Dans le cas du vrac, les tonnes **(charge utile)** correspondent au poids net du produit (sans tenir compte du poids de la citerne/du conteneur). Dans le cas de marchandises conditionnées, le poids doit inclure **le produit et l'emballage fourni pour le transport par l'expéditeur** ; l'emballage supplémentaire ou l'équipement de manutention utilisé par le prestataire de services logistiques **ne doit pas être inclus dans le calcul.**  Pour plus d’explication voir **les lignes directrice du cadre de référence du GLEC : "Global Logistics Emissions Council Framework for Logistics Emissions Accounting and Reporting".** Dernière version. Module 5 <https://www.smartfreightcentre.org/en/downloads/> |  |
| 9.5.2 | L'entreprise a-t-elle calculé les tonnes-kilomètres (tkm) au cours de l'année précédente **par ordre de transport et par catégorie** avec la formule ?  Σ tkm **par catégorie de transport** = (tonnes expédiées transport 1 x km transport 1) + (tonnes expédiées transport 2 x km transport 2) +.... + (tonnes expédiées transport n x km transport n) |  | | L'évaluateur prendra un échantillon d'ordres de transport et demandera à l'entreprise comment les tonnes et les km transportés ont été calculés. |  |
| 9.6 | **Calcul de l'intensité des émissions** |  | | **L'intensité des émissions** est une mesure clé dans une entreprise de transport et l'objectif est de la réduire. Si une entreprise, par exemple, remplace le carburant diesel par des carburants alternatifs ou des modes de transport à plus faibles émissions (par exemple, de la route au rail), l'intensité des émissions diminuera.  L'intensité des émissions est influencée par le **transport à vide** (distance parcourue sans charge) et le **facteur de charge** (pourcentage de la capacité disponible utilisé lors d'un voyage en charge). Un transport à vide plus important et des trajets à charge partiels augmenteront l'intensité des émissions.  Néanmoins, la **densité du chargement** affecte également l'intensité des émissions: les produits à faible densité augmentent l'intensité des émissions, mais cette augmentation ne signifie pas nécessairement une diminution de la performance de transport de l'entreprise de transport.  Parmi les différents moyens disponibles pour mesurer l'intensité des émissions, **SQAS a adopté l'émission par tonne-km.**  L'évaluateur n'inclura pas d'informations sur l'intensité des émissions, les émissions absolues ou les tonnes-km dans les commentaires des questions en tant que preuve objective. |  |
| 9.6.1 | L'entreprise a-t-elle calculé **l'intensité des émissions par catégorie de transport** au cours de la dernière année en utilisant la formule suivante :  Facteur d'intensité des émissions par catégorie de transport (kg CO2e/tkm) = **Émissions totales** obtenues au point 9.4.1 par catégorie x 1000 / **tkm par catégorie calculée** au point 9.5.2 |  | | Pour des explications pour calculer les émissions par categories de transport voir **les lignes directrice du cadre de référence du GLEC : "Global Logistics Emissions Council Framework for Logistics Emissions Accounting and Reporting".** Dernière version. <https://www.smartfreightcentre.org/en/downloads/> |  |
| **9.7** | **Consolidation et déclaration des émissions** |  | |  |  |
| 9.7.1 | L'entreprise consolide-t-elle dans un rapport les émissions annuelles totales sous la forme suivante ?   * Champ d’application 1 (question 9.1.6) * Champ d’application 2 (question 9.2.2) * Champ d’application 3 (question 9.3.6.1) * Total des émissions (question 9.4.1) * Intensité des émissions par catégorie de transport (question 9.6.1) |  | | Pour des exemples de calculs, voir la déclaration du GLEC, page 50 et suivantes du guide de lecture du GLEC, dernière version. |  |
| **9.8** | **Formation** |  | | L'évaluateur cherchera des preuves de l'existence d'un programme de formation approprié et de son exécution dans les dossiers individuels du personnel. |  |
| 9.8.1 | Les planificateurs des transports sont-ils formés à l'optimisation de la charge utile et à la réduction du kilométrage à vide ? |  | | Reportez-vous au guide de lecture CEFIC/ECTA "Comment réduire le temps passé par les conducteurs sur le site et améliorer leur traitement" Section 2.1. L'évaluateur recherchera des preuves des enregistrements de plans de formation /formation initiale ou des enregistrements d'expérience précédentes. |  |
| **9.9** | **Réduction des émissions** |  | |  |  |
| 9.9.1 | Définition de la stratégie, des objectifs et du programme  **Les trois premières questions de ce chapitre suivent une hiérarchie : chaque question a un niveau d'exigence supérieur à la précédente.** |  | |  |  |
| 9.9.1.1 | L'entreprise a-t-elle défini une **stratégie** pour réduire ses émissions de GES liées au transport, sur la base des mesures effectuées au point 9.7.1 ? |  | | Les kilomètres parcourus peuvent être en charge ou à vide. L'un des moyens potentiels de réduire l'intensité des émissions est de réduire le nombre de kilomètres parcourus à vide. Un autre moyen consiste à augmenter la charge utile par trajet. |  |
| 9.9.1.2 | L'entreprise a-t-elle défini dans un programme pluriannuel les **objectifs** de réduction de **l’ intensité de ses émissions**, sur la base des mesures effectuées au point 9.6.1 ? |  | | L'évaluateur vérifiera si la réduction est conforme à l'objectif indiqué dans la ligne directrice de la question 9, Stratégie de mobilité durable et intelligente. |  |
| 9.9.1.3 | Les objectifs incluent-ils une réduction **des émissions totales telles que** calculées au point 9.4.1, dans le programme pluriannuel ? |  | | L'évaluateur vérifiera si la réduction est conforme à l'objectif indiqué à la question 9. |  |
| 9.9.1.4 | L'entreprise évaluée dispose-t-elle d'un **programme** pluriannuel pour atteindre les objectifs mentionnés au point 9.9.1.2 ou 9.9.1.3 ? |  | | Le programme peut être réalisé en partenariat avec les FIS ou avec les clients.  Pour attribuer la note 1, l'évaluateur vérifiera qu'il existe un programme détaillé avec des personnes responsables et des dates d'échéance. Le programme comprendra des étapes intermédiaires et un suivi au moins annuel. |  |
| 9.9.1.5 | L'entreprise intégre-t-elle des solutions de transport multimodal pour réduire les émissions de GES ? |  | | La législation locale doit être prise en compte pour définir l'applicabilité de la question (critères de distance). En général, la question n'est pas applicable lorsque la distance entre la destination d'origine et la destination finale est inférieure à 100 km. |  |
| **10** | **Sureté** |  | | **Sureté** |  |
| **10.1.** | **Sûreté dans le transport** |  | | **Sureté dans le transport** |  |
| 10.1.1. | La société a-t-elle mis en œuvre des mesures pour assurer la sûreté des informations sur les produits et le transport dans toute la chaîne d'approvisionnement de ses partenaires de service incluant : |  | | Les informations logistiques doivent être protégées et sécurisées au sein des systèmes informatiques. Vérifiez que les systèmes informatiques de l'entreprise sont sécurisés de manière appropriée. Une option supplémentaire consiste à inclure une clause de confidentialité dans le contrat de travail tenus à jour par le Département des Ressources humaines. Vérifiez les contrats avec les partenaires de service pour connaître les clauses de sécurité, les exigences et les listes de fournisseurs approuvés. |  |
| 10.1.1a | - les dépôts et les parcs de stationnement ? |  | | Aucune ligne directrice |  |
| 10.1.1b | - les stations de lavage ? |  | | Aucune ligne directrice |  |
| 10.1.1c | - à l'interface avec toutes les sociétés de transport routier sous-traitantes? |  | | Aucune ligne directrice |  |
| 10.1.1d | - à l'interface avec le transport intermodal? |  | | Aucune ligne directrice |  |
| 10.1.2. | La passation/le transfert de la sûreté avec les responsabilités associées est-elle(il) signé(e) et documenté(e) ? |  | | Rechercher des preuves documentées. Comme exemple, un EIR (Bordereau d'Echange de Matériel) peut être utilisé. |  |
| 10.1.3. | Les dispositifs, équipements et dispositions pour prévenir le vol de véhicules sont-ils mis en oeuvre et des mesures sont-elles prises pour assurer que ceux-ci sont opérationnels et efficaces en permanence ? |  | | Vérifier les types de dispositifs anti-vols, l'équipement ou les aménagements et l'efficacité pratique. |  |
| 10.1.4. | Les cabines de camions sont-elles pourvues de système de contrôle d'accès ? |  | | L'accès non autorisé à la cabine du camion doit être détecté et un système d'alarme activé pour avertir le conducteur: les conducteurs qui ont une carte d'accès, un mot de passe ou un système de reconnaissance positive (reconnaissance des yeux) sont autorisés à entrer dans la cabine du camion. Une entrée non autorisée déclenchera une alarme dans les systèmes informatiques de la base et un dispositif antidémarrage sera activé. |  |
| 10.1.5. | Les camions sont-ils pourvus de système de contrôle de démarrage de moteur ? |  | | Les camions doivent être équipés de système électronique anti-démarrage (quelquefois appelé immobilisateur). |  |
| 10.1.6. | Les remorques, quel que soit leur type, sont-elles équipées de dispositifs de sécurité empêchant le vol lorsqu'elles sont découplées? |  | |  |  |
| 10.1.7. | Le cas échéant, l'entreprise a-t-elle élaboré et mis en œuvre des dispositions de sûreté pour le transport de produits sensibles (produits de grande valeur, précurseurs d'explosifs, précurseurs d'armes chimiques ou précurseurs de drogues illicites)? |  | | Les produits de grande valeur sont ceux définis par le client, la législation / les exigences locales pour le transport national ou les exigences CMR. Vérifier les documents et interroger les conducteurs |  |
| 10.1.8. | Une procédure est-elle en place pour garantir que les incidents de sureté concernant les produits sensibles sont immédiatement signalés aux clients et aux autorités? |  | | Vérifier les documents, les conducteurs d'interview et le responsable opérationnel |  |
| **10.2.** | **Sûreté pendant le traitement des Marchandises Dangereuses à Haut Risque** |  | | **Sûreté pendant le traitement à Haute Conséquence des Marchandises Dangereuses (HCDG)** |  |
|  |  |  | | Si l’entreprise n'a pas de MDHR, le chapitre 10.2 doit être marqué de " n.a" |  |
| 10.2.1. | Un plan de sûreté a-t-il été développé et mis en œuvre pour les Marchandises Dangereuses à Haut Risque (MDHR) en accord avec la section 1.10 de l'ADR ? |  | | Vérifiez le contenu principal du ADR section 1.10 et vérifier si la page d'index du plan de sûreté contient tous les chapitres nécessaires. Consulter le guidelines pour la sûreté durant le transport de marchandises par route: <https://cefic.org/library-item/guidelines-for-the-security-of-the-transport-of-dangerous-goods-by-road> |  |
| 10.2.2. | Bonnes pratiques pour le transport en sûreté de MDHR : la société prend-elle des mesures pour surveiller le mouvement de MDHR pendant le transit ? |  | | Les dispositifs pour surveiller et tracer les MDHR/HCDG durant le transport incluent le suivi GPS |  |
| 10.2.3. | Tous les conteneurs complètement chargés de fret, les conteneurs-citernes, les camions remplis et citernes ferroviaires contenant des MDHR sont-ils scellés et les numéros de scellé sont-ils fournis séparément (sur support électronique ou sur papier)? |  | | Vérifier les pratiques de scellé par le biais d'entretiens avec les conducteurs et vérifier les instructions. Rechercher une procédure écrite de scellé et des cachets à numéro unique à reporter sur la documentation de transport. |  |
| 10.2.4. | Les différences de cachet pour les MDHR sont-elles examinées minutieusement, le chargement est-il refusé si nécessaire, le personnel de sécurité est-il informé et un soin extrême est-il pris quand il y a la preuve que le scellé a été falsifié? |  | | Un système de remontée de falsification des scellés doit être en place, incluant investigation et suivi. |  |
| 10.2.5. | Les conducteurs (conducteurs en propre et sous-traitants totalement intégrés) doivent-ils appeler périodiquement, s'il n'y a pas de localisation disponible par les outils de repérage et de suivi électroniques (par exemple, GPS) disponibles? |  | | Vérifier les instructions sur appel dans le manuel du conducteur et vérifier la pratique dans l'entretien avec les conducteurs. Périodicité en relation avec le produit / le type de transport / le pays. Au moins à chaque fois après une longue période d' arrêt. |  |
| **11** | **Contrôle des opérations** |  | | **Contrôle des opérations** |  |
| **11.1** | **Interface avec le Client** |  | | **Interface avec le Client** |  |
| 11.1.1 | Avez-vous les informations de la part du client chimique pour effectuer une collecte/livraison en toute sécurité? Ceci doit inclure au minimum : |  | | L'information peut être donnée dans un contrat général, dans la commande individuelle, dans un document d'information concernant le point de (dé) chargement, .. Choisissez au hasard à partir d'une liste d'ordre ou du planning des transports et contrôlez |  |
| 11.1.1.1a | - le partage (limite) des responsabilités convenues entre le conducteur et les opérateurs sur le site de (dé)chargement (BBS chargement/déchargement) ? |  | | La directive BBS de chargement/déchargement doit être expliquée et examinée quand en répondant à cette question spécifiquement le conducteur n'est pas impliqué dans le prélèvement d'échantillons. |  |
| 11.1.1.1b | - la présentation du Certificat de Lavage Européen ECD? |  | | Aucune ligne directrice |  |
| 11.1.1.1c | - les exigences d'accès au site, y compris les EPIs ? - la vérification de l'étanchéité des fermetures après (dé)chargement ? - les documents accompagnant le processus de (dé)chargement (avant/pendant/après) ? - les besoins en équipements ? - l'arrimage de la cargaison ? |  | | Les informations doivent inclure: - les horaires d'ouverture, les restrictions de véhicules, .. - les informations détaillées sur les documents nécessaires aux différentes étapes pouvant être applicables. - la longueur des flexibles, le type de flexibles, les compresseurs, les pompes, etc. - les instructions du client sur la sécurisation du fret pour des marchandises spécifiques |  |
| 11.1.2 | Y a-t-il une preuve écrite de l'engagement de management pour soutenir le travail des conducteurs selon les " Lignes directrices des pratiques pour un (dé) chargement en sécurité des véhicules de fret"? |  | | Ceci peut être ajouté dans le manuel conducteurs ou comme instruction séparée, mais cela doit être appuyé par l' entretien avec le conducteur et basé sur les non-conformités sur sites. |  |
| **11.2.** | **Planning et communication** |  | | **Planning et communication** |  |
| **11.2.1.** | **Planification et traitement des commandes** |  | | **Planification et traitement des commandes** |  |
| 11.2.1.1 | Y a-t-il une procédure écrite pour le traitement des commandes de transport, la séparation des marchandises et l'affectation des véhicules ? |  | | L'auditeur doit revoir les procédures documentées et n'attribuer une note positive que s'il juge que ces éléments clés sont couverts, ex. les plans de maintenance des camions n'entrent pas en conflit avec les plannings d'exécution de commandes. Vérifier qu'il existe une instruction ou une procédure entre l'atelier et l'exploitation. Rechercher les procédures écrites et les pratiques concernant la séparation des différents types de cargaison, des produits alimentaires, etc., conformément aux exigences légales. Pour les marchandises dangereuses, vérifiez la conformité avec le chapitre 7.5 de l’ADR. |  |
| 11.2.1.2 | L'entreprise a-t-elle mis en place un processus documenté pour contrôler ses services depuis le point de chargement jusqu'à la livraison au destinataire final? |  | | Vérifier, à travers un échantillon de transactions, comment l’entreprise trace et suit l’état / la position courante pendant le transport et le transit, en fonction des exigences du client ou de l’évaluation des risques. Dans les grandes entreprises, le contrôle efficace de l’état des livraisons tout au long de la chaîne d’approvisionnement pourrait être basé sur des technologies informatiques telles que codes à barres, RFID (identification par radiofréquence) ou SCEM (gestion des événements de la chaîne d’approvisionnement) mais aussi par numérisation de documents, l'appel ou autre système de suivi.Vérifiez si la description du processus couvre l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. |  |
| 11.2.1.3 | Toutes les instructions et exigences du client sont-elles suivies dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement ? |  | | La preuve doit être vérifiée par l' accord signé des entreprises de sous-traitance (non intégrées) si les exigences du client ont été incluses ou ajoutées. La société évaluée doit s'assurer que ses sous-traitants se conforment à leurs profils d'exigences propres ainsi que les profils d'exigences des clients (entreprises de produits chimiques). L'accord avec les clients de l'industrie chimique pourrait être inclus dans un contrat écrit. L'ensemble des sous-traitants intégrés est considéré comme des conducteurs en propre. |  |
| 11.2.1.4 | La section planning communique-t-elle toute information pertinente et instructions aux conducteurs/sous-traitants, y compris mais non limité à :  - les critères d'itinéraires (incluant les lieux de parking agréés, les codes tunnel) ?  - les réglementations nationales additionnelles dans les autres pays (pour les transports internationaux) ?  - les détails relatifs à l'expéditeur/au destinataire ?  - la compatibilité des produits (chargements multiples) ?  - la compatibilité des produits (chargements antérieurs) ?  - les exigences spécifiques HSE Client |  | | Un commentaire obligatoire est requis. |  |
| 11.2.1.5 | L'entreprise a-t-elle, pour tout transport dépassant 4,5 heures de route, un système d'évaluation des risques du transport qui aide le conducteur à organiser sa journée par un plan de voyage documenté qui contient l'itinéraire autorisé, les dangers de la route connus, les parkings sûrs et sécurisés et les arrêts autorisés? |  | | Un système d'évaluation des risques du transport (JRA) fournira aux conducteurs avec un plan de voyage (certaines entreprises peuvent l'appeler «plan de gestion du voyage"), y compris l'itinéraire et les arrêts autorisés, les dangers de la route connus et un parking sûr et sécurisé pour le véhicule. Le conducteur doit recevoir avant le départ le plan de voyage pour ses transports. La sélection sera basée sur l'évaluation des risques, mais doit inclure au moins tous les transports dont le trajet dépasse 4,5 heures de conduite. Les plans de voyage sont basés sur une évaluation des risques de voyage. Pour un voyage spécifique, l'évaluation des risques doit prendre en compte les aspects de sécurité et de sûreté mentionnés avant et se fonder sur les dangers et la valeur du produit. (Reportez-vous aux «Lignes directrices sur l'évaluation des risques de sécurité pour les opérations de transport chimiques") L'évaluateur doit vérifier - Avec les conducteurs: si l'analyse du plan de voyage fait partie de la routine de préparation de voyage. (Reportez-vous à: CEFIC ECTA «Lignes directrices BBS pour la formation des conducteurs et la conduite sécuritaire des véhicules de transport routier de marchandises"). - Avec les conducteurs: si un système est en place pour les conducteurs de signaler tout changement au plan de voyage - Avec les employés du planning: la preuve que le système JRA est mis à jour avec les changements signalés. |  |
| 11.2.1.6 | Y a-t-il des procédures écrites en vigueur pour assurer que le poids maximum autorisé n'est pas dépassé dans les différents pays ? |  | | Vérifier qu'une procédure écrite permet de s'assurer que le conducteur est au courant du mode correct de chargement pour être sûr que les poids de charge maximaux dans les différents pays ne sont pas dépassés. Rechercher un document avec les masses maximales autorisées dans les différents pays, prenant également en considération les exceptions pour les trajets intermodaux. |  |
| 11.2.1.7 | Lorsque les expéditeurs ou les destinataires demandent aux conducteurs de prélever un échantillon en haut de citerne, existe-t-il une procédure écrite pour fournir un retour d'information à l'expéditeur ou au destinataire et assurer le suivi de cette communication? |  | | Le prélèvement d'échantillons à partir du haut de la citerne est une activité qui devrait être faite par les opérateurs du destinataire ou par des entreprises spécialisées. Se réferer aux " Lignes directrices des pratiques pour un (dé) chargement en sécurité des véhicules de fret". Les conducteurs doivent signaler quand il leur est demandé de prélever des échantillons et l'organisation doit communiquer cette information à l'expéditeur |  |
| 11.2.1.8 | Lorsque les expéditeurs ou les destinataires demandent aux conducteurs de travailler en haut de citerne et qu'aucune protection antichute (appropriée) n'est disponible, existe-t-il une procédure écrite pour fournir un retour à l'expéditeur ou au destinataire et assurer le suivi de cette communication? |  | | Travailler en haut d'une citerne est une activité dangereuse qui devrait être évitée tout le temps. Si nécessaire ce travail doit être fait avec une protection contre les chutes adéquate, de préférence collective ou avec une protection contre les chutes individuelle accrochée à un point d'accrochage certifié avec la sangle/longe. Se référer aux "Lignes directrices pour un travail en hauteur en sécurité dans la chaine d'approvisionnement logistique de l'industrie chimique<https://cefic.org/library-item/best-practice-guidelines-for-safe-working-at-height-in-the-logistics-supply-chain> |  |
| 11.2.1.9 | Lorsque des expéditeurs ou des destinataires demandent aux conducteurs de décharger une citerne ou un conteneur vrac directement dans des fûts ou des GRV, existe-t-il une procédure écrite pour fournir un retour à l'expéditeur ou au destinataire et assurer le suivi de cette communication? |  | | Pour décharger dans des fûts ou des GRV en toute sécurité, une installation fixe d'enfûtage ou de remplissage de GRV doit être disponible. «Fixe» signifie que l'installation est équipée d'un raccord de vidange fixe, est située dans une zone avec un zonage explosion/sécurité requis et est en conformité avec les exigences techniques appropriées |  |
| 11.2.1.10 | Recevez-vous et transmettez-vous à tous vos partenaires de la chaîne d'approvisionnement toutes les instructions nécessaires pour les expéditions multimodales? |  | | Il doit être garanti que toutes les instructions nécessaires pour les expéditions multimodales sont reçues et évaluées par l'entreprise. De plus, cette information doit être transmise à tous les partenaires de la chaîne d'approvisionnement. Si l'entreprise n'a aucun contact direct avec les entreprises dans la chaîne d'approvisionnement, un mécanisme de contrôle pour garantir l'écoulement de l'information doit être présent. |  |
| **11.2.2** | **Lavage de Citerne** |  | | **Lavage de Citerne** |  |
| 11.2.2.1 | Toutes les stations de lavage de citerne/conteneurs-citernes ont-elles été évaluées suivant le SQAS Stations de Lavage (ou système d'évaluation équivalent) ? |  | | Il doit y avoir la preuve d'une liste de stations de lavage agréées. Cette liste agréée ne doit contenir que des stations de lavage évaluées SQAS pour chaque endroit (ou équivalent). Une preuve doit être disponible que l'entreprise a fait une évaluation des rapports d'audits SQAS et a confirmé que, vis-à-vis de ses critères, la station de lavage a obtenu un résultat satisfaisant. Si l'entreprise opère avec ses propres stations de lavage, celles-ci doivent avoir un audit SQAS courant (ou équivalent). |  |
| 11.2.2.2 | L'organisme a-t-il analysé les rapports d'évaluation des stations de lavage utilisées et agréé un plan d'amélioration avec des responsabilités définies ? |  | | S'il y a des déficiences vis-à-vis des critères de l'entreprise, il doit y avoir un plan d'amélioration écrit agréé. Il doit exister des preuves que l'entreprise suit ces plans d'actions. |  |
| 11.2.2.3 | Est-il assuré que toutes les stations de lavage utilisées ont les autorisations (permis) pour les produits lavés? |  | | La preuve doit être disponible que, si réglementairement exigé, les stations de lavage ont les permis d'exploitation pour les groupes/type de produits lavés |  |
| 11.2.2.4. | Est-il prouvé que les informations pertinentes au sujet du chargement précédent sont fournies à la station de nettoyage sur une commande formalisée ? |  | | Cela peut être :  a) une description de processus du manuel du conducteur que le conducteur doit montrer le CMR à la station de lavage.  b) e-mail, fax ou EDI avec l'information correspondante que ça a été envoyé du bureau de LSP à la station de lavage. Réf SQAS TANK CLEANING questionnaire section 9.2.3 |  |
| **11.3** | **Opérations** |  | | **Opérations** |  |
| **11.3.1** | **Instructions du conducteur (Manuel Conducteur)** |  | | **Instructions du conducteur (Manuel Conducteur)** |  |
| 11.3.1.1 | Y a-t-il un manuel conducteur distribué à tous les conducteurs (conducteurs en propre et sous-traitants totalement intégrés) dans une langue qu'ils peuvent comprendre ? |  | | Vérifier l’existence d’un manuel du conducteur (version papier ou électronique) et qu’il est partagé avec tous les conducteurs (et sous-traitants totalement intégrés) dans une langue comprise de tous. Interroger au hasard un certain nombre de conducteurs (y compris sous-traitants totalement intégrés) sur la disponibilité du manuel dans la cabine du chauffeur. Vérifier que les procédures de contrôle de documents sont suivies. Vérifier que les conducteurs ont reçu une formation. Examiner les instructions pour s’assurer que les détails sont à jour. Attribuer un ‘Non’ si des détails importants sont périmés. |  |
| 11.3.1.2 | Les conducteurs (conducteurs en propre et sous-traitants totalement intégrés) sont-ils formés au contenu du manuel conducteur ? |  | | Contrôler des enregistrements de formation et interroger des conducteurs. Cela peut être fait en formation individuelle ou de groupe. |  |
| 11.3.1.3 | Le manuel conducteur est-il mis à jour régulièrement ? |  | | Contrôler que les manuels conducteurs sont à jour en vérifiant les références de mises à jour suivant l'ADR et/ou d'autre législation applicable et leurs évolutions. Avec un minimum de mise à jour tous les 2 ans. |  |
| 11.3.1.4 | Existe-t-il des instructions détaillées dans le manuel conducteur concernant les sujets suivants:  - les principes du BBS  - le signalement des incidents et des presque-accidents  - l'utilisation de la ceinture de sécurité   - l'utilisation du téléphone portable de l’entreprise et du téléphone portable privé   - la consommation de drogues et d'alcool   - les actions à prendre en cas d'urgence   - la sûreté   - l'inspection avant chargement   - les procédures de chargement - la documentation prescrite, y compris les instructions écrites, se trouve à bord - les équipements de sécurité requis par la législation - après le chargement, vérification que le véhicule et le chargement ne présentent pas de défauts évidents, de fuites, de fissures, d'équipements manquants  - après chargement, la vérification que les véhicules ne sont pas en surcharge   - après chargement, la vérification que les étiquettes et marquage de danger (plaques oranges) prescrites pour les véhicules ont été fixés ( marchandises ADR et IMDG)  - les restrictions opératoires/de conduite durant de mauvaises conditions météorologiques  - les actions à entreprendre si, durant le trajet, une infraction qui peut mettre en danger la sécurité du transport est observée (marchandises ADR)  - les procédures de déchargement |  | | L'évaluateur vérifiera les éléments indiqués dans la question et notera la question «Non» si l'un des éléments est manquant. Des commentaires obligatoires sont requis. | **X** |
|  | - l'observation des instructions/pratiques sur les sites de chargement et de déchargement et le signalement des conditions dangereuses - l'utilisation de cales de roue (pour éviter les mouvements incontrôlés du véhicule)  - une liste de contrôle avant départ - l'utilisation standard des EPI - l'utilisation d'un harnais antichute - l'utilisation des EPI pour des produits spécifiques - l'entrée en espace confiné - Si le conteneur est utilisé pour les solides en vrac, est-il incliné par étapes, par exemple, une tige de vérin à la fois, pour éviter une poussée de produit? |  | |  |  |
| 11.3.1.5 | Le manuel conducteur contient-il, en outre, des instructions détaillées spécifiques pour les MARCHANDISES EN VRAC, concernant:  - l'inspection visuelle des citernes, vannes et flexibles quant à leur propreté  - le raccordement correct du flexible et l'opération d'actionnement de vanne correcte  - l'utilisation correcte de tout équipement de transfert  - la liaison équipotentielle électrostatique/mise à la terre  l'utilisation d'un équipement correct pour serrer les raccords? - un contrôle sur les garnitures et les joints avant de les utiliser |  | | Noter un "Oui" pour chaque élément répertorié pour lequel une instruction existe qui couvre les aspects critiques SHEQ & Sec.  - La propreté exerne de la citerne doit être prise en compte et une inspection visuelle de la propreté intérieure de la citerne doit être effectuée à partir d’une position externe sûre.  - L’utilisation de matériel anti-étincelles est exigée. Les rallonges sur l'équipement de serrage ne doivent pas être utilisées car cela peut causer un serrage excessif et endommager les raccords.  - Le conducteur doit vérifier si tous les joints et garnitures sont toujours en bon état (visuellement).  L'évaluateur vérifiera les éléments indiqués dans la question et notera la question «Non» si l'un des éléments est manquant. Des commentaires obligatoires sont requis. |  |
| 11.3.1.6 | Le manuel conducteur contient-il, en outre, des instructions détaillées spécifiques pour les MARCHANDISES CONDITIONNEES, concernant :  - l'inspection du compartiment de chargement quant à la propreté et les risques potentiels (exemple : clous) ? - le rangement et la mise en sécurité du chargement ?  - la compatibilité du produit et sa séparation ? |  | | Noter un "Oui" pour chaque élément répertorié pour lequel une instruction existe qui couvre les aspects critiques SHEQ & Sec.  - Les instructions doivent couvrir la méthode préférée pour sécuriser les articles palettisés, les octabins ou les sacs et doivent également spécifier l'utilisation du fardage. Voir les "Directives sur le matériel de transport utilisé pour le fret emballé" et, le cas échéant, le "Code de pratique OMI / OIT / CEE pour l'emballage des unités de transport". - voir ADR 7.5 L'évaluateur vérifiera les éléments indiqués dans la question et notera la question «Non» si l'un des éléments est manquant. Des commentaires obligatoires sont requis. |  |
| **11.3.2** | **Contrôle avant départ** |  | | **Contrôle avant départ** |  |
| 11.3.2.1 | Une liste de contrôle avant départ comprenant les éléments suivants est-elle complétée par le conducteur: |  | | L’évaluateur vérifiera qu’il existe une procédure (dans le manuel du conducteur, tel que requis par 11.3.1.4 ou dans un autre document) pour effectuer les vérifications des questions 11.3.2.1a à 11.3.2.1n. La procédure nécessitera, pour chaque article, une fréquence d'enregistrement quotidienne, au minimum. Pour évaluer positivement les questions, l'évaluateur: 1. vérifiera qu'au moins un des enregistrements suivants est rempli par le conducteur :  - un ou plusieurs pointages dans un ordinateur de bord / TMS (système de gestion des camions)  - une liste de contrôle enregistrée en copie papier avec tous les articles  - un document journalier de travail avec une case faisant référence à la procédure. 2. Interrogera les conducteurs sur cette routine pour confirmer que les contrôles sont effectués avec soin. Les items avec la légende «à vérifier par l'évaluateur» seront vérifiés par l'évaluateur sur les camions lors de l'entretien avec les conducteurs. |  |
| 11.3.2.1.a | - l'inspection du véhicule pour dommages éventuels ? |  | | Aucune ligne directrice. A vérifier par l'évaluateur |  |
| 11.3.2.1.b | - la vérification du niveau et de la pression d'huile ? |  | | Pour les camions modernes cela se fait automatiquement avant l'allumage |  |
| 11.3.2.1.c | - le test des freins ? |  | | Aucune ligne directrice |  |
| 11.3.2.1.d | - l'état des pneus ? |  | | Aucune ligne directrice. A vérifier par l'évaluateur |  |
| 11.3.2.1.e | - l'éclairage? |  | | Aucune ligne directrice. A vérifier par l'évaluateur |  |
| 11.3.2.1.f | - la détection de fuites éventuelles ? |  | | Contrôle de l'eau,de l'huile, du gas-oil, des fuites de produit |  |
| 11.3.2.1.g | - le serrage des écrous des roues? |  | | Cela ne devrait être vérifié qu'après remplacement des pneus. Le conducteur vérifiera la présence de rouille dans les écrous de roue cela signifierait un desserrage et du mouvement dans les écrous. Les indicateurs d'écrou de roue peuvent également être acceptés pour vérifier le serrage. |  |
| 11.3.2.1.h | - les extincteurs ? |  | | Conformément aux exigences légales et instructions écrites. A vérifier par l'évaluateur |  |
| 11.3.2.1.i | - chaque EPI requis ? |  | | Conformément aux exigences légales et instructions écrites. A vérifier par l'évaluateur. L'évaluateur doit rechercher des preuves de commandes (effectuées ou prévues) et comparer l'exhaustivité de la vérification des EPI aux exigences de danger pour les produits transportés. Commentaire obligatoire requis |  |
| 11.3.2.1.j | - les cales de roues? |  | | Aucune ligne directrice. A vérifier par l'évaluateur |  |
| 11.3.2.1.k | - les bouteilles de lavage des yeux? |  | | En ce qui concerne l'ADR 8.1.5.2. A vérifier par l'évaluateur |  |
| 11.3.2.1.l | - l'obturateur de plaque d'égout et les matériaux absorbants? |  | | Pour l'obturateur de plaque d'égout se référer à l'ADR 8.1.5.3. A vérifier par l'évaluateur |  |
| 11.3.2.1.m | - la commande d'urgence sur la vanne de fond? |  | | La vanne de fond d'une citerne peut être fermée avec un système de contrôle à distance. Le fonctionnement de ce système doit être vérifié: vérifiez que le câble est connecté à la vanne. Le système d'arrêt d'urgence doit être fixé et opérationnel |  |
| 11.3.2.1.n | - l'absence de fissure dans le pare-brise |  | | Se référer à la directive 2014/45 / UE et à la législation locale. L'évaluateur vérifiera que l'inspection est effectuée mais il n'est pas attendu de lui qu'il vérifie si les critères d'acceptation utilisés par l'entreprise évaluée sont corrects. |  |
| **11.4** | **Administration** |  | | **Administration** |  |
| **11.4.1** | **Contrôles des conducteurs** |  | | **Contrôles des conducteurs** |  |
| 11.4.1.1 | Le conducteur (conducteurs en propre et sous-traitants totalement intégrés) doit tenir et signer une feuille de travail journalière incluant le fait que le véhicule est apte à l'usage? |  | | Vérifier les dossiers de quelques conducteurs (en propre et sous-traitants totalement intégrés) et des commandes de transport. |  |
| 11.4.1.2 | Existe-t-il un système qui vérifie le nombre maximal d'heures de conduite et le nombre minimal de repos du conducteur par jour / semaine / quinzaine? |  | | Il doit exister un système en vigueur qui vérifie que la réglementation relative aux heures de conduite maximum permises par conducteur par semaine a été respectée. Le système doit être capable d'identifier et d'enregistrer toutes les non-conformités et de les rapporter à la direction pour attention et action corrective si nécessaire. Vérifier l'existence d'un tel système pour les conducteurs propres et FIS. reg (EU) 561/2006/EU |  |
| 11.4.1.3 | La société dispose-t-elle d'un système permettant de restreindre l'utilisation par le conducteur de dispositifs de communication pendant le déplacement (y compris l'envoi de messages, téléphone portable, GPS)? |  | | Le système doit inclure le contrôle sur les téléphones mobiles privés et ceux fournis par la société. Quand cela est permis légalement, la société doit avoir un système documenté de rapprochement d'enregistrements de téléphone mobile avec les tachygraphes afin d'évaluer si les téléphones sont utilisés lorsque le camion est en mouvement. |  |
| **11.5** | **Stockage temporaire et transfert interne de marchandises conditionnées** | |  | **Stockage temporaire et transfert interne de marchandises conditionnées** |  |
|  |  | |  | Une société engagée dans le transport de marchandises conditionnées peut transférer sur son site des marchandises d'un camion à l'autre, ce qui peut comprendre un stockage temporaire. En tant que tel, cette activité pose un risque additionnel qui doit être évalué. Ceci est d'autant plus évident si des marchandises dangereuses sont impliquées. |  |
| 11.5.1 | La société dispose-t-elle d'une procédure écrite spécifique pour le transfert et l'entreposage temporaire des marchandises ? | |  | Vérifier si une procédure écrite est disponible pour le transfert et le stockage temporaire de marchandises. |  |
| 11.5.2 | Toutes les marchandises sur site sont-elles stockées ainsi que séparées en accord avec les exigences légales et les détails corrects du produit sont-ils disponibles pendant le transfert interne et le stockage temporaire? | |  | Comparer la liste de stockage et la liste réelle avec le permis d'exploiter. L’évaluateur doit rechercher les détails d’expédition par ex. CMR ou notes d'expédition. Dans les cas où des marchandises dangereuses sont impliquées, les instructions écrites correctes doivent être disponibles et si le stockage est impliqué, la fiche de données de sécurité (FDS) doit être disponible. |  |
| 11.5.3 | Les employés impliqués dans le transfert des marchandises bénéficient-ils d'une formation appropriée et disposent-ils d'une protection individuelle adéquate ? | |  | Au minimum, il doit y avoir une formation à l'usage des moyens de manutention (ex: chariots élévateurs). Si des marchandises dangereuses sont impliquées, ils doivent avoir reçu une formation aux matières dangereuses comme exigé par l'ADR. L'auditeur vérifiera les listes de participation, les contenus des formations et dans le cas de matières dangereuses les attestations de formation. Pour des opérations de manutention standard, les chaussures de sécurité et les gants de travail sont adéquats. Si des marchandises dangereuses sont impliquées, l'Equipement de Protection Individuel doit être en conformité avec les exigences de l'instruction écrite ou des Fiches de Données Sécurité (F.D.S.) |  |
| 11.5.4 | Le transfert et l'entreposage temporaire des matières liquides sont-ils effectués sur une surface imperméable ? | |  | La question est seulement applicable si des liquides conditionnés (dangereux ou non dangereux) sont manutentionnés. |  |
| 11.5.5 | Y a-t-il une procédure écrite de mise en sécurité du chargement selon les lignes directrices? | |  | Voir Cefic / ECTA lignes directrices de la norme européenne EN 12195-1 |  |
| 11.6 | **Transport de produits secs, y compris les plastiques et les polymères** | |  | **Transport de produits secs, y compris les plastiques et les polymères** |  |
| 11.6.1 | Existe-t-il une procédure écrite exigeant que le conducteur vérifie si, pendant et après le chargement et le déchargement, les granulés perdus sont correctement retirés de l’équipement de transport avant de quitter le site de chargement / déchargement? | |  | La procédure pourrait faire partie du manuel du conducteur. L'opérateur de chargement / déchargement peut utiliser des systèmes d'aspiration de poussière ou des souffleries (ouvertes ou fermées) pour éliminer les granulés perdus. Cela vaut également pour le balayage des remorques de la cargaison emballée après le déchargement (granulés après avarie ou relâchés par les ouvertures de remplissage de l'emballage). Reportez-vous à la section 5 des directives Cefic / ECTA «Directives de bonnes pratiques en matière de sécurité et de qualité pour le déchargement de polymères en vrac». <https://cefic.org/library-item/best-practice-guidelines-safety-quality-guidelines-for-unloading-polymers-in-bulk> | **M** |
| 11.6.2 | Un équipement pour contenir et nettoyer les granulés est-il disponible sur le camion ? | |  |  | **M** |
| 11.6.3 | Le conducteur a-t-il des instructions qui exigent que les granulés soient mis dans des récipients ou des sacs fermés pour être éliminés de manière appropriée ? | |  | La question ne s'applique que pendant le transport (pas sur les sites de chargement/déchargement, pas dans les stations de lavage). | **M** |
| 11.6.4 | En cas de transport de granulés en vrac dans des citernes, le conducteur a-t-il reçu des instructions indiquant que le trou d'homme /cône du fond de la citerne silo ne doit pas être ouvert avant d'entrer au poste de lavage? | |  |  | **M** |
| 11.6.5 | Le conducteur a-t-il reçu des instructions interdisant le remplacement du liner du conteneur dans un lieu public ? | |  | Un liner de conteneur (bag-in-box) est une poche en plastique utilisée pour contenir des granulés.  Un liner de conteneur peut contenir des restes de granulés, d'où un risque d'impact sur l'environnement.  Cette instruction pourrait être incluse dans le manuel du conducteur mentionné au point 11.3.1. | **M** |
| 11.6.6 | Y a-t-il des instructions écrites et des précautions que le conducteur doit prendre en compte lors du déchargement de polymères en vrac? | |  | Voir les directives Cefic / ECTA / Plastics Europe "Lignes directrices sur les meilleures pratiques de sécurité et de qualité pour le déchargement de polymères en vrac", section 3 |  |
| 11.6.7 | Y a-t-il des instructions écrites et des précautions que le conducteur doit prendre en compte lors du déchargement de produits chimiques en vrac vidant les camions / citernes, des conteneurs-citernes et conteneurs ? | |  | Reportez-vous à la section 10 du «Guide de bonnes pratiques Cefic / ECTA pour le basculement en toute sécurité des citernes, des conteneurs citernes et conteneurs».  <https://cefic.org/library-item/best-practice-guidelines-safe-tipping-silo-truck-strailers-silo-containers-bag-in-box-containers> |  |
| 11.6.8 | Si une vanne rotative est utilisée pour décharger: est-elle équipée d'un dispositif de sécurité verrouillé pour empêcher l'accès lorsque les pales sont en mouvement? | |  | L'évaluateur cherchera une référence dans le manuel du conducteur |  |
| 11.6.9 | Tous les verrous tournants sont-ils vérifiés avant le chargement / déchargement? | |  | L'évaluateur cherchera une référence dans le manuel du conducteur |  |
| 11.6.10 | La résistance électrique à la terre du câble de mise à la terre est-elle inférieure à 10 ohms? | |  | L'évaluateur demandera des enregistrements du test annuel de la résistance électrique. |  |
|  |  | |  |  |  |
| **12** | **Types Spécifiques de Services de Transport et leurs activités** | |  | **Types Spécifiques de Services de Transport et leurs activités** |  |
| **12.1.** | **Terminal de stockage et manipulation des conteneurs/véhicules** | |  | **Terminal de stockage et manipulation des conteneurs/véhicules** |  |
|  |  | |  | Cette section ne s'applique que lorsque la station de lavage a un terminal de transfert qui transfère des conteneurs/véhicules d'un mode de transport à un autre, par exemple route, rail, voies navigables, cabotage et long cours maritime et air. L'évaluateur doit se référer aux directives Cefic / ECTA «Stockage et manipulation sûrs des conteneurs transportant des marchandises dangereuses et des substances dangereuses». Voir: <https://cefic.org/library-item/safe-storage-handling-containers-carrying-dangerous-goods-hazardous-substance> |  |
| 12.1.1 | La société évaluée dispose-t-elle des autorisations appropriées pour stocker et manipuler les matières dangereuses des unités de transport destinées à y être envoyées? | |  | Vérifiez qu'il existe un système permettant de contrôler que les marchandises dangereuses qui doivent être reçues sont autorisées dans les autorisations d'exploitation. |  |
| 12.1.2 | Ce terminal est-il conforme à la fois aux exigences du client et aux exigences spécifiques de l'industrie en matière de sûreté ? | |  | Le contrôle d'accès au site doit comporter au minimum un contrôle physique des documents de livraison avec la commande. La ou les entrée(s) du site devraient être équipées de portail(s) maintenu(s) en position fermée. |  |
| 12.1.3 | Est-ce que le matériel de roulage et de levage utilisé répond aux exigences légales nationales en matière de sécurité, d'environnement et de qualité ? | |  | Vérifier que l'équipement est protégé contre les dysfonctionnements et la levée de poids excessifs et qu'il est muni d'alarmes lumineuses et sonores quand il est en fonctionnement. Vérifier également qu'il y a des alarmes pour avertir des mouvements des trains. Directive Machine 2006/42/EC. Pour identifier les équipements couverts par cette question, reportez-vous aux directives Cefic / ECTA "Stockage et manipulation sûrs des conteneurs transportant des marchandises dangereuses et des substances dangereuses", section 4 |  |
| 12.1.4 | Y a-t-il un programme documenté pour l'entretien préventif et la maintenance des grues et du matériel de roulage et de levage ? | |  | Chercher un programme d'inspection et de maintenance exigeant que l'équipement (en propre ou loué) est suivi, réglé et entretenu pour prévenir toute usure anormale et détecter les défauts avant qu'ils ne causent des accidents ou des pannes. Vérifier aussi dans la pratique. |  |
| 12.1.5 | Y a-t-il un programme documenté pour la formation des conducteurs de grues et des engins de roulage et levage ? | |  | Vérifier les enregistrements de formation d'une sélection de postes et d'employés. Vérifier par rapport aux enregistrements des incidents où la cause première a été identifiée comme étant le comportement des conducteurs et qu'il y a eu une action consécutive pour renforcer le programme de formation |  |
| 12.1.6 | Existe-t-il un plan de ségrégation appliqué lors du stockage des conteneurs? Cela doit inclure les conteneurs chargés, les conteneurs vides non nettoyés et les conteneurs vides. | |  | Se reporter à la section 3.1 des directives "Stockage et manipulation en toute sécurité des conteneurs transportant des marchandises dangereuses et des substances dangereuses". Vérifier qu'il y a un plan écrit et vérifier sur le site. |  |
| 12.1.7 | La circulation est-elle bien signalée (poteaux, marquage, indication de flux) et respectée ? | |  | Les routes d'accès doivent être en bon état pour que les véhicules puissent entrer et sortir en toute sécurité. Les voies d'accès doivent être suffisamment larges, dégagées, bien signalées et pourvues des poteaux indicateurs nécessaires. Pointer les risques de collision (croisements, circulation en approche) et les passages pour piétons identifiés. |  |
| 12.1.8 | Y a-t-il des systèmes efficaces pour s'assurer qu'aucune personne non autorisée n'est présente sur la zone de stockage ? | |  | Rechercher des systèmes efficaces ; par exemple est-ce que le grutier a une vue d'ensemble, si sa cabine est située en haut de la grue ; les chauffeurs ont-ils une salle d'attente ? |  |
| 12.1.9 | Y a-t-il une hauteur maximale d'empilement de conteneurs-citernes/conteneurs définie dans une procédure écrite et imposée? | |  | L'évaluateur doit chercher la procédure écrite de l'entreprise qui décrit le processus à suivre en ce qui concerne le stockage / l'empilage des conteneurs et que la procédure est respectée. Il convient de noter que la hauteur d'empilage (empilement poids autorisé / hauteur maximale) pour les conteneurs, conteneurs-citernes varient en raison de la configuration des équipements de construction. Un autre point est aussi l'empilement des conteneurs chargés et vides qui réagissent différement lorsqu'ils sont confrontés à des changements météorologiques par exemple le vent. Les informations contenues dans l'accord de sécurité CSC des conteneurs doivent être prises en compte. Il existe une pratique dans la plupart des terminaux d'empilement en «bloc» qui permet une plus grande hauteur de pile. Tout ce qui précède pour empiler diverses pièces d'équipement doit être précisé dans une procédure. Se reporter à la section 3.2 des directives Cefic / ECTA "Stockage et manipulation sûrs des conteneurs transportant des marchandises dangereuses et des substances dangereuses" |  |
| 12.1.10 | Est-ce que les conteneurs sont inspectés visuellement pour vérifier les fuites et les dommages à leur arrivée/leur départ selon l'EIR (Réception de Matériel en transfert) et à intervalles réguliers en cas de stockage temporaire | |  | Rechercher des preuves sous forme de check-lists, EIR ou de procédures écrites. |  |
| 12.1.11 | Y a-t-il un système de rétention pour les fuites et épandages, isolé du drainage? | |  | La zone de chargement/déchargement doit être idéalement en pente mais le produit répandu ne doit, en aucun cas, pouvoir atteindre d'autres parties de l'installation (où il peut y avoir des zones d'ignition). Vérifier les écoulements non contrôlés. |  |
| 12.1.12 | Existe-t-il un système en place pour le suivi des dates d'examen périodique des conteneurs-citernes approuvés pour le transport de marchandises dangereuses? | |  | C'est de la responsabilité de l'exploitant du conteneur-citerne. |  |
| 12.1.13 | Y a-t-il un système pour contrôler l'entrée et la circulation des véhicules sur le terminal ? | |  | Vérifier le système interne que les mouvements de véhicule sont contrôlés au sein du terminal. Vérifiez la circulation des personnes sur le terminal, comme demandé par la question de base 2.4.1 |  |
| 12.1.14 | Existe-t-il une protection appropriée contre les chutes pour travailler en toute sécurité sur les conteneurs-citernes pour y installer des mains courantes portables? | |  | Une main courante est importante en tant qu’aide à l’équilibre |  |
| 12.1.15 | Est-ce que le sol sur lequel les conteneurs sont entreposés est imperméable pour éviter les déversements possibles dans les sols ou les eaux souterraines? | |  | L'évaluateur vérifiera l'autorisation d'exploiter pour voir si des exigences spécifiques pour le revêtement des sols sont incluses. Comme les conteneurs sont généralement stockés sur le sol, il est important que le revêtement de sol soit adéquat. En cas de déversement de produit, les eaux souterraines pourraient être contaminées avec des incidences négatives pour l'environnement et les personnes. |  |
| 12.1.16 | Existe-t-il une procédure nécessitant des inspections régulières documentées afin de détecter les défauts du revêtement des sols? | |  | La fréquence d'inspection doit être au minimum de trois mois. • Les nids-de-poule ou les revêtements de sol irréguliers peuvent provoquer des accidents dus au levage et à la conduite d'équipements. Par ex. collisions entre des gerbeurs ou des camions avec des conteneurs stockés, ou des individus qui glissent ou se déplacent. • Empiler les conteneurs sur un sol irrégulier peut entraîner le renversement des conteneurs et leur chute. |  |
| 12.1.17 | Le site comporte-t-il une rétention mobile ou une zone de rétention séparée pour gérer les petits déversements qui ne peuvent être arrêtés ou contenus par des matériaux absorbants, etc.? | |  | Des exemples d'installations de confinement pourraient être un bac de rétention pour conteneur ou une zone de rétention avec sol imperméable. Reportez-vous à la section 6.1.1 de la directive «Stockage et manipulation sûrs des conteneurs transportant des marchandises dangereuses et des substances dangereuses» et au questionnaire SQAS Core, section 4 «Préparation et intervention d'urgence sur site / hors site». |  |
| 12.1.18 | Pour les déversements importants et les pertes importantes, le site dispose-t-il d'un emplacement ou d'un équipement pouvant contenir le volume «total perdu» d'un conteneur? | |  | Se reporter à la section 6.1.2 des directives "Stockage et manipulation en toute sécurité des conteneurs transportant des marchandises dangereuses et des substances dangereuses". Il doit s'agir d'un équipement ou d'un emplacement tel qu'une grande digue, un bassin de grand volume, une unité de rétention ou un emplacement contenant le volume total. Le site doit avoir un sol étanche, une faible surface et un mécanisme de drainage contrôlé. Se reporter à SQAS Core, Section 4, Intervention d'urgence |  |
| 12.1.19 | Une procédure écrite est-elle prévue pour évaluer toutes les exigences spécifiques des clients en matière de transfert et de stockage temporaire de marchandises? | |  | Les éléments pourraient être: le contrôle de la température de la cargaison (également des marchandises dangereuses), le dégivrage, … |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **12.2.** | **Dépôt de conteneurs** |  | **Dépôt de conteneurs**  Cette section est applicable lorsque l'évaluation SQAS a lieu dans un dépôt de conteneurs ou lorsqu'un dépôt de conteneurs fait partie d'un site de transport. Les conteneurs peuvent être en attente d'achat, de livraison ultérieure ou d'enlèvement, selon les besoins de l'entreprise. Le site ne procède pas au déballage/emballage. L'évaluateur doit se référer aux directives Cefic/ECTA "Safe storage and handling of containers carrying dangerous goods and hazardous substances". Voir https://cefic.org/library-item/safe-storage-handling-containers-carrying-dangerous-goods-hazardous-substance.  S'il s'agit d'un site SEVESO, des exigences supplémentaires peuvent être applicables. |  |
| **12.2.1.** | **Opérations générales du site** |  | **Opérations générales du site** |  |
| 12.2.1.1. | Autorisations et capacité de stockage |  |  |  |
| 12.2.1.1.1. | L'entreprise évaluée dispose-t-elle des autorisations nécessaires pour stocker des unités de transport contenant des marchandises (dangereuses) ? |  | Toutes les autres exigences relatives aux autorisations d’exploitation doivent également être vérifiées, par exemple les classes de marchandises dangereuses autorisées. |  |
| 12.2.1.1.2. | L'entreprise évaluée dispose-t-elle d'une procédure pour vérifier que la capacité de stockage est conforme à l’autorisation d’exploitation ? |  |  |  |
| 12.2.1.2. | Enregistrement d'un produit sur le site et contrôle d'entrée |  | Enregistrement d'un produit sur le site et contrôle d'entrée |  |
| 12.2.1.2.1. | Existe-t-il une procédure d'évaluation d'un produit qui n'a pas encore été stocké sur le site à son arrivée, qui évalue la sécurité de la manipulation de l'unité, y compris les autorisations adaptées pour le stocker et le manipuler ? |  | Le site doit avoir mis en place un processus structuré pour traiter cette évaluation et des rôles prédéfinis concernant les personnes autorisées à approuver ces demandes de stockage et de manutention (par exemple, le Directeur, le Responsable du site) et celles qui doivent être consultées dans le cadre du processus (par exemple, le Responsable HSE, le Conseiller à la sécurité des marchandises dangereuses CSTMD).  L'évaluateur doit vérifier s'il existe une autorisation valide pour le stockage d'un produit qui n'a pas été stocké auparavant. |  |
| 12.2.1.2.2. | Pour le stockage de conteneurs contenant des produits non enregistrés auparavant, l'entreprise dispose-t-elle des informations suivantes ?  - FDS (de préférence dans la (les) langue(s) locale(s) du (des) stockage(s) et/ou en anglais)  - Poids brut  - Type d’unité de transport |  | L'évaluateur prélèvera les derniers enregistrements des conteneurs reçus transportant de nouveaux produits et vérifiera les informations demandées. |  |
| 12.2.1.2.3. | Lorsqu'un conteneur arrive au terminal, existe-t-il un système de vérification et d'enregistrement ? |  |  |  |
| 12.2.1.2.3.a. | Contrôle technique visuel des conditions de l'UTI (Unité de Transport Intermodal) concernant :  - les fuites (unité qui fuit)  - les déformations visuelles de l'unité de transport  - le type de conteneur |  |  |  |
| 12.2.1.2.3.b. | Contrôle visuel formel des conditions du conteneur concernant:  - l'état du conteneur (chargé/déchargé/nettoyé)  - l'étiquetage et le placardage corrects conformément à la législation/aux règlements (ADR/IMDG) (voir le guide de lecture concernant cette question)  - les plombs et les numéros de plombs  - le numéro du conteneur  - la plaque signalétique |  | Il convient d'accorder une attention particulière au placardage et à l'étiquetage lors du contrôle d'entrée, afin d'éviter les erreurs typiques, à savoir les placardages, marques ou étiquettes qui sont :  - non visibles  - mal placés  - endommagés  - manquants  - incomplets  - incorrects  La validité des tests de l'équipement est enregistrée sur la plaque signalétique. Les tampons des organismes de contrôle doivent être visibles.  La plaque signalétique comprend des informations sur la CSC (Convention sur la Sécurité des Conteneurs). Il s'agit principalement de l'état de la structure du conteneur. Les données d'essai du réservoir sont également incluses en cas de transport de marchandises dangereuses.  Les conteneurs sont généralement construits par le fabricant à la demande des propriétaires de conteneurs. Tous les conteneurs doivent être construits selon les normes ISO et CSC à leur niveau de base pour être éligibles au transport international. Toute personnalisation du conteneur est construite sur ces normes de base. Une fois que le conteneur est dans sa forme finale, il est classé selon les normes ISO et reçoit un numéro d'identification. Ce numéro doit être affiché sur la plaque CSC du conteneur. |  |
| 12.2.1.2.3.c. | Conditions de stockage particulières des clients ? |  | Des contrôles de pression et de température peuvent être exigés par des clients spécifiques, par exemple pour le transport de gaz. |  |
| 12.2.1.3. | Sûreté |  |  |  |
| 12.2.1.3.1. | Le terminal répond-il aux exigences de sûreté spécifiques du client et/ou du secteur ? |  | Le contrôle d'accès doit comprendre au minimum la vérification physique des documents de livraison par rapport à la commande.  L'entrée ou les entrées du site doivent de préférence être équipées d'un portail normalement maintenu en position fermée.  Les autres exigences en matière de sûreté figurent à la section 13. Inspection du site et opérations sur le site. |  |
| 12.2.1.4. | Entretien |  |  |  |
| 12.2.1.4.1. | L’entretien est-il acceptable ? |  | Les bonnes pratiques d'entretien sont une partie importante des opérations générales car elles peuvent réduire les risques sur le lieu de travail, ce qui se traduit par un travail plus sûr et de meilleure qualité. En revanche, de mauvaises pratiques d'entretien peuvent avoir de graves conséquences en termes d'accidents, de dommages matériels et de contamination.  L'évaluateur effectuera les vérifications suivantes pour noter positivement cette question :  - il y a une vue dégagée sur les équipements et les panneaux de sécurité  - aucun équipement endommagé n'est présent  - les palettes cassées doivent être éliminées de manière appropriée  - les palettes (si elles sont présentes) doivent se trouver à des endroits désignés, loin des sources d'inflammation. De plus, il faut veiller à ce que le stockage des palettes n'augmente pas la charge d'incendie des bâtiments, par exemple en les empilant contre les murs.  - la végétation (herbe, buissons, etc.) est maîtrisée et régulièrement taillée  - la surface des routes/terminaux en général (nids de poule, obstacles, fissures, etc.). |  |
| 12.2.1.5. | Compétences et formation |  |  |  |
| 12.2.1.5.1. | Existe-t-il un programme documenté pour la formation des conducteurs/opérateurs de grues, d'équipements roulants et de levage ? |  | Vérifiez que les conducteurs de grues, de chariots élévateurs à fourche et d'autres équipements roulants possèdent un certificat spécifique. Il peut s'agir d'une obligation légale.  Vérifiez les dossiers de formation des conducteurs/opérateurs sélectionnés. Vérifiez le registre des incidents dont la cause profonde a été identifiée comme étant le comportement des conducteurs et pour lesquels une action conséquente a été entreprise pour renforcer le programme de formation. |  |
| 12.2.1.6. | Comportement humain et Comportement Basé sur la Sécurité (BBS) |  |  |  |
| 12.2.1.6.1. | Les conducteurs/opérateurs de grues, d'engins roulants et de levage sont-ils inclus dans le programme BBS requis par la section 8. de ce questionnaire ? |  |  |  |
| **12.2.2.** | **Stockage des conteneurs** |  | **Stockage des conteneurs** |  |
| 12.2.2.1. | Séparation |  |  |  |
| 12.2.2.1.1. | Un plan de séparation est-il appliqué lors du stockage des conteneurs d'expédition? Cela doit inclure les conteneurs chargés, les conteneurs vides non nettoyés et les conteneurs vides propres ? |  | La séparation des produits est indispensable pour réduire le risque d'interaction dangereuse entre différents produits en cas de déversement (par exemple, suite à une fuite ou un incendie). Mais dans le cas des dépôts de conteneurs-citernes ou de conteneurs-caisses, le risque d'interaction entre les marchandises est moindre que dans le cas des marchandises emballées dans les entrepôts. Par conséquent, les exigences en matière de séparation dans les dépôts de conteneurs sont moins strictes que pour les entrepôts.  Néanmoins, l'interaction entre les marchandises stockées, créant une situation dangereuse, doit être prise en compte.  Le plan final de séparation doit toujours satisfaire au moins aux réglementations (locales) et exigences énoncées dans l'autorisation.  Pour les mesures recommandées, reportez-vous à la section 3.1 des directives "Stockage et manutention sûrs des conteneurs transportant des marchandises dangereuses et des substances dangereuses".  Vérifiez l'existence d'un plan écrit et vérifiez-le sur place. |  |
| 12.2.2.1.2. | Les règles de séparation sont-elles incluses dans le programme de formation ? |  |  |  |
| 12.2.2.1.3. | Les règles de séparation sont-elles visibles pour les observateurs externes ? |  |  |  |
| 12.2.2.2. | Empilement des conteneurs |  |  |  |
| 12.2.2.2.1. | La hauteur maximale de gerbage de conteneurs/conteneurs-citernes est-elle définie dans une procédure écrite et appliquée ? |  | En général, la hauteur de gerbage des conteneurs est réglementée par l’autorisation d'exploitation.  L'évaluateur doit vérifier comment cette information est partagée avec le personnel concerné et si des registres sont conservés.  L'évaluateur doit également rechercher la procédure écrite de l'entreprise qui décrit le processus à suivre concernant le stockage/le gerbage des conteneurs et vérifier que la procédure est suivie. Il convient de noter que les hauteurs de gerbage (poids maximal autorisé pour le gerbage/hauteur) pour les conteneurs/conteneurs-citernes varient en fonction de la configuration de la construction de l'équipement. Les informations incluses dans l'agrément de sécurité CSC des conteneurs doivent être prises en compte.  Dans la plupart des terminaux, la pratique du gerbage "en bloc" permet une plus grande hauteur de gerbage. Tous les points ci-dessus sont pertinents pour le gerbage de diverses pièces d'équipement et doivent être détaillés dans une procédure.  Voir la section 3.2. des directives Cefic/ECTA "Stockage et manutention sûrs des conteneurs transportant des marchandises dangereuses et des substances dangereuses". |  |
| 12.2.2.2.2. | Existe-t-il une procédure définissant les régles de gerbage en tenant compte des conditions météorologiques et du fait que les conteneurs sont chargés/déchargés ? |  | Le gerbage d'équipements chargés et vides crée une dynamique différente lorsqu'ils sont confrontés à des changements météorologiques, par exemple le vent. |  |
| 12.2.2.3. | Revêtement du sol |  |  |  |
| 12.2.2.3.1. | Le sol où sont stockés les conteneurs comprend-il au moins une couche imperméable pour empêcher les éventuels déversements de s'écouler dans le sol/les eaux souterraines ? |  | L'évaluateur vérifiera l’autorisation d’exploitation pour voir si des exigences spécifiques pour le revêtement sont incluses.  Comme les conteneurs sont généralement stockés sur le sol, il est important que le revêtement du sol soit adéquat.  En cas de déversement de produit, la nappe phréatique pourrait être contaminée avec des effets négatifs pour l'environnement et les personnes.  La plupart des dépôts de conteneurs ont une surface faite de briques (environ 12 cm), puis une couche de gravier (10-30 cm) et enfin une ou plusieurs couches de béton comme fondation de base (20-60 cm).  Au moins une des couches (généralement la couche de béton) doit être imperméable. L'évaluateur exigera des preuves documentaires de cette condition. |  |
| 12.2.2.3.2. | Existe-t-il une procédure exigeant des tournées d'inspection régulières et documentées afin de détecter les défauts de revêtement de sol ? |  | La fréquence des inspections doit être de trois mois au minimum.  - Les nids de poule ou les sols irréguliers peuvent entraîner des accidents causés par des équipements de levage et de conduite, par exemple des gerbeurs à mât rétractable ou des camions qui entrent en collision avec des conteneurs stockés, ou si des personnes glissent ou trébuchent.  - L'empilement des conteneurs sur un sol inégal peut entraîner le basculement des conteneurs et leur chute de hauteur. |  |
| **12.2.3.** | **Equipment** |  | **Equipment** |  |
| 12.2.3.1. | Sélection et spécification des équipements |  |  |  |
| 12.2.3.1.1. | Les équipements de roulage et de levage du terminal sont-ils conformes aux exigences légales nationales ? |  | En général, des chariots de manutention, des chariots de manutention à vide, des gerbeurs à mât rétractable et des grues sont déployés. Vérifiez que l'équipement est protégé contre les dysfonctionnements et le levage de poids excessifs, et qu'il est équipé de voyants lumineux/alarmes acoustiques pendant le déplacement. Directive sur les machines 2006/42/CE et directive modificative 2014/33/UE.  Pour identifier les équipements couverts par cette question, reportez-vous aux directives Cefic/ECTA "Stockage et manutention sûrs des conteneurs transportant des marchandises dangereuses et des substances dangereuses", section 4. |  |
| 12.2.3.2. | Inspection et maintenance des équipements |  |  |  |
| 12.2.3.2.1. | Existe-t-il un programme d'inspection réglementaire pour les grues, les équipements de roulage et de levage ? |  | Tous les équipements déployés doivent être soumis à une inspection périodique par un inspecteur certifié ou compétent. Si les exigences légales ou les spécifications du fabricant n'en disposent pas autrement, le cycle de contrôle recommandé est d'une fois par an. La date, le nom et la signature de l'inspecteur ainsi que les résultats de l'entretien périodique doivent être documentés. |  |
| 12.2.3.2.2. | Existe-t-il un programme documenté de maintenance préventive pour les grues, les équipements de roulage et de levage ? |  | Recherchez un programme d'entretien exigeant que les équipements (en propriété ou en location) soient correctement entretenus, réglés et entretenus de toute autre manière afin de prévenir toute usure anormale et de détecter les défauts avant qu'ils ne provoquent des accidents ou des pannes. Vérifiez également dans la pratique. |  |
| 12.2.3.2.3. | Y a-t-il une liste de contrôle quotidienne remplie couvrant l'état de l'équipement ? |  | Ce sont généralement les conducteurs qui s'en acquittent. |  |
| **12.2.4.** | **Exploitation des conteneurs** |  | **Exploitation des conteneurs** |  |
| 12.2.4.1. | Transport interne et trafic sur site |  |  |  |
| 12.2.4.1.1. | La circulation est-elle correctement gérée (panneaux, marquage au sol, sens de circulation, limitations de vitesse) et respectée ? |  | Recherchez les indications, les panneaux, les instructions aux conducteurs et observez également leur mise en œuvre pratique. |  |
| 12.2.4.1.2. | Existe-t-il un système permettant de contrôler l'entrée et le mouvement des véhicules sur le terminal ? |  | Vérifiez le système interne qui contrôle les mouvements des véhicules dans le terminal. Revérifiez la circulation des personnes dans le terminal, comme le demande la question centrale 2.4.1. |  |
| 12.2.4.1.3. | Existe-t-il des instructions écrites pour |  |  |  |
| 12.2.4.1.3.a. | Le personnel du terminal et les personnes tierces définissant où les personnes tierces sont autorisées et où elles ne le sont pas ? |  |  |  |
| 12.2.4.1.3.b. | Les zones où les EPIs doivent être utilisés. |  | Ces zones doivent être clairement signalées (panneaux, marquage). |  |
| 12.2.4.2. | Manipulation en sécurité |  |  |  |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 12.2.4.2.1. | Existe-t-il une procédure décrivant les pratiques de manipulation en sécurité qui doivent être respectées ? |  | | La procédure doit couvrir au moins toutes les pratiques mentionnées dans la liste ci-dessous. En plus de la procédure, l'évaluateur vérifiera lors de la visite des installations que les mesures suivantes sont respectées :   * Aucune personne ne doit être autorisée à se tenir ou à passer sous des charges suspendues. * Les opérateurs doivent immédiatement arrêter de travailler et signaler aux superviseurs tout dysfonctionnement majeur ou tout dispositif d'avertissement non opérationnel. * Les conteneurs doivent généralement être levés à l'aide d'un équipement approprié qui applique une force verticale sur les quatre ferrures d'angle supérieures. Bien que cela ne soit pas indispensable pour les conteneurs vides, le levage d'un conteneur aux quatre coins est particulièrement important pour la manutention de conteneurs chargés de 20 pieds ou plus. * En aucun cas, les conteneurs ne doivent être soulevés par les fourches de manière à ce que la coque du conteneur-citerne doive supporter la charge du conteneur. * Un conteneur ne doit être soulevé du châssis que lorsqu'il est certain que les verrous tournants sont désengagés. * Si l'opérateur ne dispose pas d'une vue claire et dégagée, il doit arrêter le travail et n'être rappelé qu'à l'aide d'un superviseur approprié. * Lors de l'utilisation d'une grue à portique, le conteneur doit être élevé à une hauteur permettant d'éviter toute collision avec des conteneurs déjà stockés avant de commencer à se déplacer. |  |
| 12.2.4.2.2. | Existe-t-il une procédure écrite pour évaluer toutes les exigences spécifiques des clients concernant le transfert et le stockage temporaire des marchandises ? |  | | Les éléments peuvent être les suivants : contrôle de la température des marchandises (y compris les marchandises dangereuses), dégivrage, ... |  |
| 12.2.4.3. | Inspection et maintenance des conteneurs |  | |  |  |
| 12.2.4.3.1. | Un système est-il en place pour suivre les dates des épreuves périodiques des citernes agréées pour le transport de marchandises dangereuses ? |  | | C'est la responsabilité de l'exploitant du conteneur-citerne. |  |
| 12.2.4.3.2. | Existe-t-il une protection anti-chute adéquate pour travailler en toute sécurité sur le dessus des conteneurs-citernes ? |  | | Reportez-vous au "Guide des meilleures pratiques Cefic/ECTA pour la sécurité du travail en hauteur dans la chaîne logistique d'approvisionnement chimique". |  |
| 12.2.4.4. | Service de chauffage et/ou de refroidissement du chargement des conteneurs |  | |  |  |
| 12.2.4.4.1. | Existe-t-il des procédures/instructions écrites pour le chauffage ou le refroidissement des conteneurs-citernes, notamment : |  | | Une procédure de chauffage ou de refroidissement du conteneur-citerne, accompagnée d'instructions, doit être rédigée en détail et décrire les responsabilités de chacun, ainsi que les standards de performance attendus. Au cours de l'inspection du site, il convient de vérifier si le personnel responsable a reçu les instructions, s'il comprend toutes les exigences de la procédure et si celles-ci sont pleinement appliquées. Un score positif ne doit être attribué à chacun des éléments que si la procédure est en place, comprise et pleinement mise en œuvre. |  |
| 12.2.4.4.1.a. | - un questionnaire initial sur le produit? |  | | Y compris l'évaluation des dangers potentiels |  |
| 12.2.4.4.1.b. | - la réception du produit ? |  | |  |  |
| 12.2.4.4.1.c. | - la compétence requise pour établir un nouveau système de chauffage ou de refroidissement ? |  | |  |  |
| 12.2.4.4.1.d. | - les contrôles des appareils de température ? |  | | Vérifier que ces dispositifs de température sont inclus dans le programme d'identification et d'étalonnage tel que défini dans 7.2.2 |  |
| 12.2.4.4.1.e. | - une check-list utilisée pour assurer que la procédure est suivie? |  | | Cela peut être sur papier ou sur un système électronique |  |
| 12.2.4.4.2. | L’opérateur reçoit-il les instructions nécessaires avant de raccorder la citerne au système de chauffage ou de refroidissement, incluant : |  | | Vérifier un échantillon de documents sur le réchauffage ou le refroidissements des conteneurs-citernes. |  |
| 12.2.4.4.2.a. | - le mode de réchauffage |  | | Le serpentin de chauffage peut être chauffé directement par la vapeur ou l'eau chaude. L'électricité peut également être utilisée. Le mode de chauffage est défini par l'évaluation des risques: certains produits peuvent commencer à réagir ou à se polymériser lorsqu'ils sont en contact avec des températures élevées. Un monomère comme l'acide acrylique est un exemple connu où un chauffage incorrect a conduit à des explosions dans le passé. Avec ce produit, seulement de l'eau chaude peut être utilisée. D'autres produits peuvent être brûlés ou leur qualité peut être endommagée lorsqu'ils entrent en contact avec une température trop élevée. Une procédure doit être en place pour qu'une personne compétente décide pour chaque produit à chauffer du mode de chauffage à utiliser et la température maximale moyenne autorisée (pour l'acide acrylique, pas plus de 35 degrés d'eau chaude). Cette information doit toujours être disponible avant qu'une citerne/conteneur-citerne ne soit connecté au système de chauffage et clairement imprimé sur les instructions de chauffage. |  |
| 12.2.4.4.2.b. | - la température maximale de contact ? |  | | La température maximale de contact doit être définie pour des raisons de sécurité et/ou de qualité. Il s'agit de la température que les serpentins peuvent atteindre et elle est définie par le milieu utilisé pour le chauffage. L'acide acrylique, mentionné comme exemple au point 12.2.4.4.2.a., doit être chauffé à une température maximale de 35 degrés. |  |
| 12.2.4.4.2.c. | - la pression maximale dans les serpentins de vapeur ? |  | | Il doit être vérifié que la pression autorisée des serpentins à vapeur du conteneur-citerne n'est pas inférieure à la pression de vapeur de l'installation fixe. |  |
| 12.2.4.4.2.d. | - la vérification périodique de la température du produit ? |  | |  |  |
| 12.2.4.4.2.e. | - l'équipement de protection individuelle ? |  | |  |  |
| 12.2.4.4.2.f. | -l'utilisation d'un thermomètre plongeur pour vérifier la température du produit, si les propriétés du produit et l'expéditeur le permettent ? |  | | Une procédure de nettoyage doit être en place pour les thermomètres plongeurs après leur utilisation. Dans le cas où des thermomètres plongeur alimentaires sont utilisés, ceux-ci doivent être marqués, maintenus séparés et nettoyés. |  |
| 12.2.4.4.3. | Un dispositif appropriée est-il en place pour le travail en hauteur en cas d'utilisation de thermometer plongeur ? |  | | Si on doit accéder en haut de citernes/conteneurs-citernes des systèmes de retenue antichute appropriés doivent être en place (cages de sécurité, etc.). |  |
| 12.2.4.4.4. | Le dispositif de régulation de la température est-il verrouillé avec la source de chauffage ? |  | | Ce dispositif et son verrouillage doivent être testés. |  |
| 12.2.4.4.5. | Si les conteneurs sont refroidis ou chauffés, une procédure d'urgence est-elle déclenchée en cas de dysfonctionnement du système de refroidissement/chauffage ? |  | | Le réchauffage peut provoquer des réactions d'emballement dans le cas de produits ayant une faible température de polymérisation par auto-accélération et/ou pourrait affecter négativement la qualité du produit.  Les systèmes de contrôle automatiques sont préférables, mais les systèmes de surveillance manuels sont acceptés. |  |
| 12.2.4.4.6. | Une surveillance est-elle assurée lorsque le chauffage a lieu la nuit ou pendant les week-ends ? |  | | Des contrôles réguliers doivent être effectués et documentés. Des systèmes mobiles d’alarme, s‘ils sont autorisés par la réglementation locale, sont acceptables. |  |
| 12.2.4.4.7. | Garde t-on une trace écrite de chaque opération, y compris de l’évolution de la température ? |  | | Vérifier un échantillon de documents sur les opérations de réchauffage/refroidissement. |  |
| 12.2.4.4.8. | Existe-t-il un système pour empêcher le mélange des produits de chauffage ? |  | | Cette exigence répond au risque d'un chauffage incorrect mentionné au point 12.2.4.4.2.a.  Un exemple de système consiste à disposer de zones désignées pour le chauffage des conteneurs avec un mélange eau/glycol, séparées de la zone fournissant le chauffage à la vapeur. |  |
| 12.2.4.4.9. | L'opération est-elle effectuée conformément aux exigences de la question 12.2.2.3.1 ? |  | | L'évaluateur vérifiera l’autorisation d’exploitation pour voir si des exigences spécifiques pour le revêtement du sol sont incluses.  Comme les conteneurs sont généralement stockés sur le sol, il est important que le sol soit adéquat.  En cas de déversement de produit, la nappe phréatique pourrait être contaminée avec des effets négatifs pour l'environnement et les personnes.  La plupart des dépôts de conteneurs ont une surface faite de briques (environ 12 cm), puis une couche de gravier (10-30 cm) et enfin une ou plusieurs couches de béton comme fondation de base (20-60 cm).  Au moins une des couches (généralement la couche de béton) doit être imperméable. L'évaluateur exigera des preuves documentaires de cette condition. |  |
| 12.2.4.4.10. | Existe-t-il une procédure pour inspecter le réservoir après le réchauffage/refroidissement et avant le départ ? |  | | L'entreprise vérifiera la température, l'étanchéité, le retrait des équipements pour mesurer la température, la déconnexion des tuyaux/câbles électriques, etc. Ces contrôles doivent être enregistrés (ils pourraient faire partie de la liste de contrôle de la question 12.2.4.4.1.e). |  |
| 12.2.4.4.11. | En cas de changement d'équipement de l'unité de réchauffage/refroidissement, une évaluation des risques liés à la gestion du changement (MOC) a-t-elle été réalisée ? |  | | A partir des conversations avec les personnes auditées, identifiez les changements dans les pratiques de travail.  Reportez-vous aux directives sur la gestion du changement (MOC) : "Managing Change in a Chemicals Supply Chain" : https://cefic.org/library-item/guidelines-for-managing-change-in-a-chemicals-supply-chain/ ou équivalent.  Recherchez les enregistrements de l'évaluation des risques, comme indiqué dans la section 5 du guide ou équivalent. |  |
| 12.2.4.4.12. | L'entreprise a-t-elle communiqué le résultat de l'évaluation du risque de gestion du changement (MOC) aux personnes impliquées dans l'opération, au cas où le risque changerait ? |  | |  |  |
| 12.2.4.5. | Prise d’échantillon |  | |  |  |
| 12.2.4.5.1. | Si un échantillonnage est effectué, existe-t-il une procédure pour réaliser l'opération ? |  | | Tout d'abord, le site doit avoir pour politique d'éviter l'échantillonnage des conteneurs. Cependant, lorsque l'échantillonnage est encore fortement nécessaire, le site doit mettre en place une procédure.  Les risques qui peuvent survenir sont les suivants:  - la contamination du personnel ou de tiers,  - la pollution de l'environnement (air, eau, sol),  - les problèmes de sécurité et/ou de qualité du produit (impuretés, réaction avec l'humidité/oxydation)  - le travail en hauteur (transport du matériel d'échantillonnage et risque de chute).  Si l’autorisation d’exploitation le permet, l'échantillonnage doit être effectué par des experts autorisés, en utilisant un équipement approprié pour le prélèvement et le transport des échantillons. Pour choisir l'équipement de protection individuelle approprié, la dernière version de la FDS doit être disponible.  Si il n’y a pas de prise d’échantillon, la question n'est pas applicable. |  |
| **12.2.5.** | **Intervention d'urgence et préparation aux déversements** |  | | **Intervention d'urgence et préparation aux déversements** |  |
| 12.2.5.1. | Confinement des déversements |  | |  |  |
| 12.2.5.1.1. | Existe-t-il un système de confinement des fuites et des déversements, qui permet également d'isoler le drainage du site? |  | | La zone de chargement/déchargement doit idéalement être en pente, mais le produit déversé ne doit pas pouvoir s'écouler vers d'autres parties des locaux (où des sources d'inflammation peuvent être présentes). Vérifiez l'absence d'égouts non contrôlés. |  |
| 12.2.5.1.2. | Le site dispose-t-il d'un bac, une unité mobile ou d'une zone séparée délimitée pour gérer les petits déversements qui ne peuvent être arrêtés ou contenus par des matériaux absorbants, etc. |  | | Des exemples d'installations de confinement pourraient être un bac d'égouttage pour les conteneurs, ou une zone rétention imperméable à bordures ou à faisceau. Se référer à la section 6.1.1. de la directive "Stockage et manutention en toute sécurité des conteneurs transportant des marchandises dangereuses et des substances dangereuses" et à SQAS Core, section 4. "Préparation et réponse aux situations d'urgence sur et hors site". |  |
| 12.2.5.1.3. | Pour les déversements importants et les pertes significatives, le site dispose-t-il d'un emplacement ou d'un équipement qui pourrait contenir le volume " total perdu " d'un conteneur ? |  | | Se référer à la section 6.1.2. des directives "Stockage et manutention sûrs des conteneurs transportant des marchandises dangereuses et des substances dangereuses". Il doit s'agir d'un équipement ou d'un emplacement tel qu'un grand bac, un bassin de grand volume, une unité de dérapage ou un emplacement qui contient le volume total. Le site de réception doit avoir un sol étanche aux liquides, une surface basse et un mécanisme de drainage contrôlé. Se référer à SQAS Core, Section 4, Intervention d'urgence. |  |
| 12.2.5.2. | Catastrophes naturelles/ Risque climatique et géographique |  | |  |  |
| 12.2.5.2.1. | Existe-t-il une évaluation des risques couvrant les catastrophes naturelles ou les risques climatiques et géographiques ? |  | | En cas de fortes pluies, les collecteurs d'eaux pluviales peuvent être saturés et le site peut être inondé. Surtout après une longue période de sécheresse. La réduction du sol absorbant dans la zone de stockage y contribue.  Les inondations peuvent avoir un pouvoir destructeur et avoir un impact sur le sol, l'infrastructure du site et entraîner le flottement des conteneurs, la perte de confinement et la contamination de l'eau. Dans le cas du stockage de conteneurs contenant des substances réactives à l'eau, le contact avec l'eau peut entraîner l'émission de gaz inflammables. Cela peut ensuite conduire à des mélanges explosifs avec l'air, avec toutes ses conséquences, et peut mettre en danger la santé humaine et l'environnement.  Les vents à grande vitesse peuvent constituer un risque sérieux. Voir la question 12.2.2.2. sur le gerbage des conteneurs.  Le site évalué doit disposer d'une procédure permettant à l'entreprise de recevoir des alertes avant l'apparition de conditions météorologiques à haut risque (par exemple, coups de vent, précipitations extrêmes, risque d'inondation, etc.), et l'entreprise doit avoir défini - dans le cadre de son plan d'intervention d'urgence - des mesures détaillées pour atténuer les risques et limiter les conséquences. |  |
| **12.2.6.** | **Contrôle de libération des équipements** |  | |  |  |
| 12.2.6.1. | Existe-t-il un processus de validation de l'état de l'équipement tel qu'il est libéré par le site, lorsqu’il est pris en charge par la partie collectrice ? |  | | Il doit exister un processus formel de vérification de l'état de l'équipement à sa sortie de l'établissement. Il s'agit d'un "Bordereaeu d’interchange". Il doit être rempli lorsqu'il y a des dommages à signaler et à enregistrer. Ces dommages sont constatés lors du transfert du contrôle de l'équipement entre le site et la partie collectrice.  L'équipement qui n'est pas apte au transport ne doit pas être remis.  Cela peut ne pas être applicable lorsque le site et la partie collectrice appartiennent à la même organisation/société. |  |
| 12.2.6.2. | Dans le cadre du point 12.2.6.1, le site prend-il des photos du conteneur au cours du processus de libération ? |  | | Bien que le processus de libération se déroule physiquement entre le conducteur et l'opérateur, les preuves photographiques fournissent un enregistrement visuel de cette activité, si des problèmes surviennent par la suite. Elles fournissent la preuve du "bon état" des conteneurs lors de leur libération par le dépôt. |  |
| 12.2.6.3. | Dans le cadre des inspections " en cours de traitement ", 12.2.1.2.3.b., la validité de la plaque signalétique CSC a été vérifiée ; la plaque signalétique CSC est-elle vérifiée pour s'assurer qu'elle est " à jour et valide " avant la libération ? |  | | Les conteneurs/unités de transport dont la " date de plaque CSC " a expiré au point de collecte ne doivent pas être autorisés à quitter l'installation. L'installation doit informer la partie contractante de l'expiration de la plaque CSC sur le conteneur. |  |
| 12.2.6.4. | Le site dispose-t-il d'un processus pour gérer, par exemple, les inspections spéciales à la sortie, les contrôles de température, les contrôles de pression ou autres lors de la libération du conteneur ? |  | | Il peut être nécessaire de confirmer, par exemple, la température ou la pression du conteneur à la sortie du site. Il peut aussi s'agir d'une exigence des clients ou des autorités vétérinaires ou douanières. Le site doit enregistrer les preuves. |  |
| 12.2.6.5. | Conformité à la réglementation. |  | | Lors de la manipulation ou du stockage de produits/de marchandises dangereuses ADR, le site a un rôle défini dans le cadre de l'ADR dans la libération du conteneur de transport à toute partie récupérant le conteneur. Le site doit avoir un processus ou une procédure pour gérer les aspects suivants de l'ADR. |  |
| 12.2.6.5.1. | L'installation dispose-t-elle d'un processus permettant de vérifier la date d'essai réglementaire du conteneur au point de libération du conteneur par le site ? |  | | Les conteneurs/unités de transport dont les " dates de test " ont expiré pendant le stockage doivent être notifiés à la partie collectrice avant la libération de l'unité. Les règlements ADR autorisent le mouvement des conteneurs dont la date de test a expiré dans le cadre de contrôles spécifiques. C'est à l'entreprise de transport ou à l'exploitant du conteneur qu'il incombe de gérer ces contrôles ; cependant, l'établissement a des obligations dans le cadre de l'ADR concernant cette exigence. |  |
| 12.2.6.5.2. | Le site dispose-t-il d'un système permettant de vérifier que les documents de transport de marchandises dangereuses, les plaques et l'étiquetage sont conformes à la réglementation ? |  | | Il doit exister un système permettant de s'assurer que le conteneur/l'unité de transport porte les plaques et les étiquettes correctes - y compris le type, le nombre et l'état - et correspond aux documents de transport, lorsque l'équipement est libéré. |  |
| 12.2.6.5.3. | Le site dispose-t-il d'un processus pour vérifier le certificat de formation ADR du conducteur chargé de la collecte en ce qui concerne l'ADR ? |  | | Voir la section 12.2.6. pour les contrôles de sécurité généraux. L'établissement ne doit libérer une unité de transport que si le conducteur est titulaire du permis correct pour la classe ADR et le type ADR. |  |
| 12.2.6.5.4. | Le site dispose-t-il d'un processus permettant de vérifier que l'équipement de transport est conforme à l'ADR ? |  | |  |  |
| 12.2.6.6. | Contrôles et procédures de libération. |  | |  |  |
| 12.2.6.6.1. | Le site dispose-t-il d'un processus permettant de vérifier si la partie chargée de la collecte est autorisée à collecter et à retirer le conteneur du site ? |  | | La partie collectrice est la société qui va récupérer le conteneur au dépôt.  Le site doit disposer d'un processus exigeant que la partie notifiante, c'est-à-dire les personnes sous contrat avec le site pour la détention du conteneur, fournisse une référence de collecte (numéro de réservation/libération) ou un numéro similaire. Cette référence doit être comparée avec celle communiquée par le conducteur chargé de la collecte, qui doit la présenter dans le cadre du processus de libération.  Note: lorsque la partie collectrice du transport communique à l'avance le " numéro de libération ", un processus doit être mis en place pour vérifier que le conducteur/unité de transport qui collecte le conteneur est autorisé à le faire. |  |
| 12.2.6.6.2. | Existe-t-il un processus permettant de vérifier visuellement ou physiquement que toutes les fermetures sont bien sécurisées afin d'éviter que le produit ne s'échappe de l'unité de transport ? Y compris la vérification qu'il n'y a pas de résidus de produit sur l'extérieur du conteneur... |  | | Le site peut effectuer les contrôles physiques par son propre personnel, faire appel à une tierce partie ou les faire effectuer par la partie collectrice. Des moyens et méthodes de travail sûrs doivent être mis en place pour effectuer ces contrôles.  Cette disposition s'applique aux conteneurs chargés et non nettoyés.  Note : tout contrôle de l'unité doit tenir compte des limites des scellés douaniers, des scellés de sécurité ou d'autres plombage de ce type apposés sur le conteneur.  L'utilisation d’un système de surveillance vidéo (CCTV) ou d'un système similaire est une méthode d'examen acceptable. |  |
| 12.2.6.6.3. | Lorsque des "plombs ou des étiquettes de sécurité" sont apposés sur le conteneur, existe-t-il un processus permettant de vérifier qu'ils sont documentés, intacts et qu'ils correspondent au contrôle initial, ou qu'ils ont été acceptés par le client s'ils ont été retirés ou modifiés ? |  | | Le site peut effectuer les contrôles physiques par son propre personnel, faire appel à une tierce partie ou les faire effectuer par la partie collectrice. Des moyens et méthodes de travail sûrs doivent être mis en place pour effectuer ces contrôles.  Note: tout contrôle des plombs du conteneur doit prendre en compte les limitations de plombage sur l'unité.  Lorsque le(s) plomb(s) a/ont été changé(s), le nouveau numéro de scellé doit être documenté. |  |
| 12.2.6.6.4 | L'installation dispose-t-elle d'un système ou d'un processus pour enregistrer la libération des conteneurs de son installation ? |  | | Le site doit disposer d'un système permettant d'enregistrer la sortie du conteneur du site; ce système peut inclure la date, l'heure et la personne à qui le conteneur a été remis. Remarque : ce système pourrait faire partie d'un " système de gestion des stocks ". |  |
| **12.2.6.7.** | Documentation sur la marchandise |  | |  |  |
| 12.2.6.7.1. | Existe-t-il un processus permettant de s'assurer que toute documentation présentée avec le conteneur à l'arrivée est retournée conformément aux exigences ou aux instructions au moment de la récupération du conteneur? |  | | Il peut s'agir, par exemple, de certificats d'analyse, de tickets originaux de pont-bascule, de registres de chauffage ou de refroidissement ou de toute autre documentation.  Les documents peuvent être différents des documents originaux. C'est ce qu'on appelle la "livraison neutre". Par exemple, l'origine du conteneur n'est pas divulguée. |  |
| **12.2.7.** | **Mesure et gestion des émissions de gaz à effet de serre (GES)** |  | | **Mesure et gestion des émissions de gaz à effet de serre (GES).**  Le "Guide pour la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre pour les sites logistiques" publié par l'Institut Fraunhofer pour les flux de matériaux et la logistique IML (Jan 2019) a été utilisé comme base pour créer ce questionnaire....  http://publica.fraunhofer.de/eprints/urn\_nbn\_de\_0011-n-532019-18.pdf |  |
| **12.2.7.1.** | Champ d’application 1 : Mesure du carburant consommé |  | | Les émissions du champ d'application 1 comprennent les émissions directes des actifs qui sont détenus ou contrôlés par l'entreprise évaluée et qui sont payés par l'entreprise. Cela comprend la combustion de carburants liquides ou gaz achetés pour produire de l'énergie, de la chaleur ou de la vapeur pour une utilisation dans des équipements fixes ou mobiles (par exemple, les chariots élévateurs à fourche, les équipements de levage et de manœuvre et les équipements de réchauffage et de refroidissement) et/ou des bâtiments associés. |  |
| 12.2.7.1.1. | L'entreprise connaît-elle le carburant consommé sur une base annuelle ? |  | | Se référer au guide de lecture mentionné au point 12.2.7. |  |
| 12.2.7.1.2. | L'entreprise a-t-elle calculé les émissions **TTW** du carburant/combustible consommé au cours de la dernière année en utilisant la formule :  kg CO2e = Σ (carburant (litres) × facteur d'émission TTW du carburant (kg CO2e/ litres de carburant)) ? |  | | L'entreprise utilisera les composantes d'émission de carburant voir les **lignes directrices du cadre de référence du GLEC Framework: "Global Logistics Emissions Council Framework for Logistics Emissions Accounting and Reporting" version 2.0, Module 1**. Le document peut être téléchargé à partir du lien suivant:<https://www.flexmail.eu/f-844a1f54174eb51e> Pour chaque type de carburant trois composantes peuvent être utilisées: **WTT, TTW and WTW.**  - **Du puits au réservoir** **(WTT):** Les émissions WTT comprennent tous les processus entre la source d'énergie (le puits), les phases d'extraction, de traitement, de stockage et de livraison de l'énergie jusqu'au point d'utilisation (le réservoir)**.**  - **Du réservoir à la roue (TTW):** Il s'agit des émissions provenant des carburants brûlés pour alimenter les activités (la roue). - **Du puits à la roue (WTW):** Il s'agit des émissions provenant du cycle de vie complet du carburant et elles devraient être équivalentes à la somme des émissions WTT et TTW.  **Pour cette question, il faut utiliser le bilan TTW** |  |
| **12.2.7.2.** | Champ d’application 2 : émissions provenant de l'électricité |  | | **Les émissions du champ d'application 2** sont des émissions indirectes provenant de la production et la distribution d'électricité, de chaleur et devapeur achetés par l'entreprise évaluée pour être utilisés dans  ses propres sites logistiques, ses véhicules électriques ou d'autres  de ses propres sites logistiques, de ses véhicules électriques ou d'autres actifs nécessitant de l'électricité. |  |
| 12.2.7.2.1. | L'entreprise a-t-elle mesuré l'électricité achetée pour être utilisée dans le, les véhicules électriques ou tout autre bien possédé (y compris les bureaux sur le site) nécessitant de l'électricité ? |  | | En général, l'électricité est utilisée pour le déplacement des grues et l'éclairage. |  |
| 12.2.7.2.2. | L'entreprise a-t-elle calculé **les émissions du champ d’application 2 de l'électricité achetée WTT** mentionnée au 12.2.7.2.1. au cours de l'année dernière avec la formule:  kg CO2e = Σ (électricité (kWh)× facteur d'émission de l'électricité (kg CO2e/ kWh électricité)). |  | | **Le TTW** est considéré comme nul pour l'électricité, toutes les émissions sont dans les étapes du **WTT** au point d'utilisation.  Les facteurs d'émission à utiliser dépendent de l'origine de l'électricité. **Les entreprises doivent rassembler les facteurs d'émission de l'électricité pour les pays ou régions où sont situés les sites logistiques.**  Les facteurs d'émission d'électricité par pays peuvent également être obtenus auprès de l'Agence internationale de l'énergie (AIE) : <https://www.iea.org/data-and-statistics/data-product/emissions-factors-2020#emissions-factors> (frais à payer).  En l'absence d'autres données, on peut supposer que le facteur électricité moyen de l'UE est de 420 g de CO2e/kWh (source : directive-cadre du GLEC). L'utilisation du mix de chaque pays peut donner des valeurs sensiblement différentes, notamment dans les pays dont l'approvisionnement en électricité est fortement décarboné. |  |
| **12.2.7.3.** | Champ d’application 3 |  | | **Les émissions du champ d’application 3** sont des émissions indirectes provenant de la chaine d'approvisionnement de l'entreprise évaluée.  Le champ d'application 3 couvre la production et la distribution des carburants brûlés dans le champ d'application 1 (WTT), les émissions du transport intégrées dans les biens et services achetés, l'utilisation des produits et leur fin de vie.  Le champ d'application 3 comprend également, par exemple, la sous-traitance de chariots élévateurs ou de reach-stackers pour déplacer les conteneurs dans le dépôt. |  |
| 12.2.7.3.1. | L'entreprise a-t-elle calculé les émissions absolues WTT du carburant consommé au cours de la dernière année en utilisant la formule suivante?  kg CO2e = Σ (carburant (litres) × facteur d'émission du carburant WTT (kg CO2e/ litres de carburant)) ? |  | | Le facteur doit être obtenu à partir des lignes directrices du cadre de référence du GLEC Framework "Global Logistics Emissions Council Framework for Logistics Emissions Accounting and Reporting" version 2.0. Module 1: [*https://www.flexmail.eu/f-844a1f54174eb51e*](https://www.flexmail.eu/f-844a1f54174eb51e) |  |
| **12.2.7.4.** | Calcul des émissions totales (champ d’application 1, 2 et 3) |  | | La mesure des émissions totales est nécessaire car elle a un impact direct sur le réchauffement climatique. |  |
| 12.2.7.4.1. | L'entreprise a-t-elle calculé les **émissions totales** de l'année dernière en additionnant les émissions des champs d’application 1, 2, 3 ? |  | | Les questions suivantes doivent être additionnées : 12.2.7.1.2. + 12.2.7.2.2. + 12.2.7.3.1. |  |
| **12.2.7.5.** | Consolidation et déclaration des émissions |  | |  |  |
|  | L'entreprise consolide-t-elle dans un rapport les émissions annuelles totales sous la forme suivante ?   * Champ d'application 1 (question 12.2.7.1.2.) * Champ d'application 2 (question 12.2.7.2.2.) * Champ d'application 3 (question 12.2.7.3.1.)   Émissions totales (question 12.2.7.4.1.) |  | |  |  |
| **12.2.7.6.** | Réduction des émissions |  | | Dans le cas où l'évaluation ne couvre qu'un dépôt, cette sous-section est applicable. Mais le dépôt peut faire partie d'une autre installation (par exemple, station de lavage de citerne ou un entrepôt).  C'est à l'entreprise évaluée de décider si cette sous-section sera évaluée séparément ou intégrée dans les sections de réduction des émissions des autres modules. Dans le second cas, l'évaluateur notera cette section comme non applicable et enregistrera un commentaire précisant où la section est évaluée. |  |
| 12.2.7.6.1. | Définition de la stratégie, des objectifs et du programme  **Les questions de cette section suivent une hiérarchie : chaque question a un niveau d'exigence supérieur à la précédente.** |  | |  |  |
| 12.2.7.6.1.1. | L'entreprise a-t-elle défini une **stratégie** pour réduire ses émissions de GES, sur la base des mesures effectuées au point 12.2.7.4.1. (émissions totales)? |  | |  |  |
| 12.2.7.6.1.2. | L'entreprise a-t-elle défini les **objectifs** de réduction **de l'intensité de ses émissions**, sur la base des mesures effectuées au point 12.2.7.4.1, dans un programme pluriannuel ? |  | | L'évaluateur vérifiera que les objectifs sont conformes à l'objectif de réduction de 90 % des émissions de gaz à effet de serre dans le transport par rapport à 1990 d'ici 2050 requis par la stratégie de mobilité durable et intelligente |  |
| 12.2.7.6.1.3. | L'entreprise évaluée dispose-t-elle **d'un programme** pour atteindre les objectifs mentionnés au 12.2.7.6.1.2? |  | | Le programme pourrait se faire en partenariat avec les FIS ou avec les clients. Pour mettre la note 1, l'évaluateur vérifiera qu'il existe un programme détaillé avec des personnes responsables et des dates d'échéance. Le programme comprendra des étapes intermédiaires et un suivi au moins annuel. |  |
| **13** | **Inspection du site et les opérations du site** |  | **Inspection du site et les opérations du site** | |  |
| **13.1.** | **Inspection du Site** |  | **Inspection du Site** | |  |
| 13.1.1 | Le site est-il bien sécurisé avec des barrières et des portes, bien éclairé et non accessible au grand public ? |  | Vérifier clôtures, barrières et 24h d'éclairage au cours de votre visite du site. La première impression personnelle sur la sécurité à l'arrivée le premier jour, comme l'identification et le contrôle sur personne (s) à visiter. Lorsque le site évalué fait partie d'un port public, un commentaire doit être apporté lorsque cette exigence ne peut être respectée. Dans ce cas, il est prévu que le site aura un plan de sécurité selon l' IMO du Code ISPS. | |  |
| 13.1.2 | Y a-t-il un système pour surveiller l'entrée et la circulation des véhicules sur le site ? |  | Vérifier le système interne que les mouvements de véhicule sont contrôlés au sein du site. Vérifiez la circulation des personnes sur les sites tel que demandé par la question de base 2.4.1. | |  |
| 13.1.3 | Les sorties de secours sont-elles indiquées sur les bâtiments et sont-elles libres d'accès ? |  | Est-il certain que le personnel peut évacuer les bâtiments en toute sécurité en cas d’urgence? Deux sorties sont indispensables afin d’éviter que les personnes ne soient prises au piège. Directive 89/654/EEG | |  |
| 13.1.4 | Des panneaux pour l'identification du site et la sécurité publique sont-ils en place ? |  | Les limites du site doivent être clairement définies et repérées. Des panneaux publics d'information/avertissement doivent être placés afin d'éviter des entrées non autorisées ou accidentelles. | |  |
| 13.1.5 | En cas d'urgence, existe-t-il une procédure éprouvée pour l'évacuation en toute sécurité de tout le personnel et ceci est-il affiché publiquement? |  | Les issues de secours doivent être indiquées sur le périmètre du site. Il doit exister un point de rassemblement en dehors du site et un système de comptage des présents par rapport à l'effectif théoriquement présent sur le site. EN 2010/22 EU | |  |
| 13.1.6 | Le point de rassemblement est-il affiché publiquement ? |  | Chercher des panneaux indiquant le lieu de rassemblement et le chemin pour l'atteindre. | |  |
| 13.1.7 | Y a-t-il un système d'éclairage du site? |  | L’éclairage du site doit être conçu de telle manière que tous les mouvements et opérations puissent être contrôlés sans restriction et sans danger pour la sécurité. Le niveau d’éclairement minimal doit être celui requis par les réglementations nationales ou les directives des autorités nationales. | |  |
| 13.1.8 | Le revêtement du sol du site est-il adapté aux exigences et aux activités qui s'y déroulent ? |  | Vérifier que toutes les surfaces du site où ont lieu la manutention et le mouvement de produit/équipement sont réalisées en matériaux stables (briques, béton, bitume, etc pour éviter les trous qui provoquent des dangers de sécurité) Quand des liquides dangereux sont manipulés, la surface doit être imperméable. | |  |
| 13.1.9 | L'état des voies de circulation et des aires de parking est-il acceptable et sûr ? |  | L’état des clôtures, portails, routes, aires de stationnement et bâtiments témoigne de l’intérêt que la Direction du site porte à la qualité et à la sécurité des opérations, et pas seulement aux aspects commerciaux. Ceci est également très important pour l’image de la société. Vérifier par exemple qu’il n’y ait pas de nids de poules ou de flaques d’eau sur les aires de stationnement. | |  |
| 13.1.10 | Y a-t-il des passages indiqués pour piétons et éloignés du trafic des camions ? |  | Des passages pour piétons évitent les déplacements incontrôlés sur le site et protègent les piétons par des itinéraires prédéfinis. Ils doivent être signalés par des marquages permanents. | |  |
| **13.2.** | **Les opérations du site** |  | **Les opérations du site** | |  |
| 13.2.1 | Y-a t-il un programme documenté pour l'inspection préventive et la maintenance portant sur les éléments suivants : |  | Le programme doit être présent et entretenu conformément à ce programme et qui peut être confirmé à partir d'enregistrements | |  |
| 13.2.1.a | - le système d'air comprimé du site ? |  | Aucune ligne directrice | |  |
| 13.2.1.b | - les réservoirs de stockage (y compris le carburant) ? |  | Aucune ligne directrice | |  |
| 13.2.1.c | - installation électrique? |  | Aucune ligne directrice | |  |
| 13.2.1.d | - protection anti-chute? |  | Aucune ligne directrice | |  |
| 13.2.1.e | - les autres équipements sujets à des exigences réglementaires comme les chariots élévateurs, les ascenceurs, les équipements de manutention, les équipements et installation d'urgence..? |  | Aucune ligne directrice | |  |
| 13.2.2 | Y a-t-il sur le site des procédures écrites incluant les exigences de permis de travail pour assurer la sécurité et éviter l'exposition aux matières dangereuses pour les opérations suivantes : |  | Vérifier si pour chaque autorisation de travail ou procédure, les conditions sont clairement identifiées. Vérifier si le système d' autorisation de travail ou procédures sont mises en œuvre par : | |  |
|  |  |  | - la vérification dans le détail de quelques permis de travail récents (avec toutes les signatures et les dates en vigueur, le PPE listé, ...) | |  |
|  |  |  | - la vérification des exigences de procédures de permis de travail sont bien comprises par le personnel compétent | |  |
|  |  |  | - la vérification la parfaite validation par l'autorité compétente | |  |
|  |  |  | Les procédures de permis de travail doivent s'appliquer à la fois au travail effectué par le personnel propre et au travail effectué par les sous-traitants (société extérieure ayant des activités sur le site autres que les services logistiques) et doivent s'appliquer au travail qui ne fait pas partie de l'activité normale/principale du lieu. | |  |
|  | - l'entrée dans des espaces confinés ? |  | Entrer dans des espaces confinés consiste à entrer dans des espaces où il existe un risque de suffocation ou d'empoisonnement par manque de ventilation (par exemple entrer dans les citernes). Cette activité nécessite un système de permis de travail. N/A seulement si aucun espace confiné est présent sur le site. Tenez compte du fait que les citernes transportant des produits chimiques sont également des espaces confinés! Etre sûr également qu'un surveillant est présent lors de l'entrée | |  |
| 13.2.2.a | - la rupture de confinement (pompes, compresseurs / lignes)? |  | Rompre le confinement renvoie au démantèlement des pièces d'équipement comme les pompes, vannes, qui peuvent contenir des produits. Cette activité peut être couverte par une procédure écrite d'exploitation avec une formation appropriée du personnel | |  |
| 13.2.2.b | - le travail à chaud ? |  | Le travail à chaud renvoie à un travail impliquant l'utilisation de sources d'énergie à chaud (soudage, par exemple). Selon le secteur où les travaux sont entrepris (par exemple en zone inflammable) cela peut nécessiter un permis de travail ou si c'est à l'écart de sources inflammables une procédure écrite d'exploitation peut suffire. | |  |
| 13.2.2.c |  |  | - la vérification dans le détail de quelques permis de travail récents (avec toutes les signatures et les dates en vigueur, le PPE listé, ...) | |  |
| 13.2.2.d | - le travail sur des circuits/équipements électriques (système de verrouillage) ? |  | L'auditeur doit vérifier que le système de permis de travail de "condamnation" est exigé pour travailler sur l'électricité à haute tension. (+1.000 volts) | |  |
| 13.2.3 | Est-ce que les contractants, travaillant sur le site, disposent des informations nécessaires concernant la santé, la sécurité, la sûreté, l'environnement et la RSE pour s'assurer que les services sur le site soient fournis en toute sécurité ? |  | La société évaluée devra prendre les mesures appropriées pour que le personnel travaillant pour le compte de sous-traitants sur le site de la société évaluée reçoive, conformément à la législation nationale et /ou aux pratiques, des informations appropriées concernant les risques et les mesures de prévention requis soit par la société évaluée soit pour des tâches spécifiques. Directive UE: 89/391/EEG Art. 10 § 2. | |  |
| 13.2.4 | Y a-t-il également des procédures/instructions écrites incluant les exigences pour les opérations suivantes : |  | L'auditeur doit rechercher des procédures d'exploitation et des dossiers de formation des employés qui couvrent le nettoyage et l'évacuation des débordements, ainsi que la séparation des véhicules lorsque des produits incompatibles sont stationnés dans le dépôt. | |  |
| 13.2.4.a | - nettoyage et dispositions pour les déversements de produits chimiques? |  | Consulter la documentation. Cette information peut provenir des Fiches de Données Sécurité ou de renseignements fournis par les constructeurs | |  |
| 13.2.4.b | - séparation lors du stationnement pour les véhicules transportant différentes classes de produits dangereux ? |  | Cette procédure doit être en vigueur sur le site pour s'assurer que de grandes quantités de produits chimiques dangereux (dans des camions-citernes) ne soient stockés à proximité. Il s'agit de minimiser les risques en cas de situation d'urgence. Dans certains cas, cela peut être spécifié dans l'autorisation environnementale du site. | |  |
| 13.2.4.c | - pratiques sûres de chargement / déchargement ? |  | Vérifier le processus afin de s'assurer des pratiques sûres selon le Cefic / ECTA " Lignes directrices des pratiques pour un (dé) chargement en sécurité des véhicules de fret"? Les opérateurs et/ou conducteurs impliqués dans le processus doivent être formés et une procédure écrite doit exister. | |  |
| 13.2.4.d | - arrimage de la cargaison ? |  | Vérifier si des procédures écrites sont en place, définissant clairement tous les processus de travail nécessaires | |  |
| **13.3.** | **Atelier d'entretien** |  | **Atelier d'entretien** | |  |
| 13.3.1 | Y a-t-il des lave-oeil et des douches de sécurité à des endroits déterminés de la zone de travail ? |  | Les lave œil et douches de sécurité doivent toujours être placés au voisinage immédiat des zones de travail où réside le danger potentiel d'un débordement. Un blessé ne serait pas capable d'atteindre un poste trop éloigné. Vérifier que les douches fonctionnent. | |  |
| 13.3.2 | Y a-t-il des panneaux de sécurité (ne pas fumer, lunettes de protection, casque, etc.) et le personnel utilise-t-il l’équipement de protection individuelle requis? |  | Des panneaux de sécurité consistent à rappeler les bonnes pratiques au personnel. Les pictogrammes sont plus utiles qu'un long texte. Il est important de montrer au personnel que l'utilisation des équipements de sécurité est dans son propre intérêt. L'auditeur et le management doivent aussi suivre les consignes de ces panneaux. | |  |
| 13.3.3 | Y-a-t-il un système de protection anti-chute en place pour les opérateurs de l'atelier qui exercent des activités de réparation sur le dessus des citernes ou conteneurs (citernes)? |  | La rambarde de la citerne ou du conteneur citerne n'est pas considérée comme une protection suffisante | |  |
| **13.4** | **Cuves de stockage vrac (Carburant, Station de distribution, Stockage de déchets)** |  | **Cuves de stockage vrac (Carburant, Station de distribution, Stockage de déchets)** | |  |
|  |  |  | Par carburants, on entend ce qui est nécessaire aux opérations sur le site et/ou à l’alimentation des véhicules, à l’exclusion du stockage intermédiaire de produits chimiques au nom d’un client ou à une distribution ultérieure. L’évaluation doit être effectuée lors d’une visite d’inspection et sur base de preuves détaillées (ex: plans, spécifications d’achat, licence, rapports d’inspections, certificats, etc.) | |  |
| 13.4.1 | Les installations de stockage agréées pour les marchandises entreposées, sont-elles identifiées/étiquetées en conséquence, surveillées et entretenues ? |  | Le stockage de marchandises dans des réservoirs inadéquats peut conduire à des accidents sérieux. Voir des certificats montrant l'approbation de l'usage de réservoirs utilisés. Vérifier l'étiquetage des réservoirs et tuyaux. Les alarmes de haut niveau, la protection cathodique, la capacité de rétention de 110%. Le bon entretien inclut la prévention des fuites et le suivi de ces événements, ... | |  |
| 13.4.2 | Un équipement antidéflagrant est-il installé si on manipule des produits inflammables ? |  | La nécessité d'installer un équipement antidéflagrant est décrite dans le règlement ATEX. Ces activités devraient être entreprises dans une zone séparée. | |  |
| 13.4.3 | Le sol autour de la pompe à gas-oil est-il imperméable? |  |  | |  |
| **13.5** | **Véhicules et autre équipement (remorques, conteneurs citerne, GRV, etc)** |  | **Véhicules et autre équipement (remorques, conteneurs citerne, GRV, etc)** | |  |
|  |  |  | Quand des véhicules/équipements opérationnels sont disponibles ou à proximité du site, l'auditeur doit inclure un contrôle par échantillonnage de quelques équipements durant l'inspection du site et toujours documenter dans le rapport les références de façon à ce que le lecteur ait une idée du type et du nombre de véhicules qui a été contrôlé. | |  |
| 13.5.1. | Les points suivants sur les véhicules et l'équipement sont-ils dans un standard acceptable : |  | A une certaine étape de l'évaluation, l'auditeur doit sélectionner au hasard deux ou plusieurs véhicules (dépend de la taille de la flotte en service) et vérifier ces véhicules par rapport aux points listés. Si possible, ces véhicules doivent être des véhicules de retour sur site après avoir accompli une commande, de cette façon, l'auditeur peut interviewer le conducteur et aussi inspecter le véhicule. Essayer de contrôler un autre camion que celui préparé pour l'inspection. L'auditeur demandera en début d'évaluation à être informé de l'arrivée d'un véhicule afin d'interroger le conducteur et inspecter le véhicule pour ensuite reporter son attention sur la suite du questionnaire. Dans les commentaires, l'auditeur indiquera le nombre de véhicules inspectés au cours de l'évaluation. Cette question n'est pas applicable pour les sociétés qui n'ont pas de conducteur en propre ou de sous-traitants totalement intégrés FIS. | |  |
| 13.5.1.a | - l'état des pneus ? |  | Outre les conditions générales, vérifier la sculpture des pneus et l'emploi de pneus rechapés. | |  |
| 13.5.1.b | - la documentation dans la cabine ? |  | Les documents requis sont-ils à portée de main et le conducteur est-il familier de leur contenu ? | |  |
| 13.5.1.c | - l'état des systèmes d'arrimage de chargement ? |  | Vérifier également la connaissance du conducteur sur la sécurisation du chargement. Vérifier les filets et les dispositifs d'ancrage et vérifier que les sangles/courroies utilisées sont suffisantes | |  |
| **14** | **Pratiques de manutention produits pour l'alimentation humaine, matériaux à contact alimentaire et aliments pour animaux** |  | **Pratiques de manutention produits pour l'alimentation humaine, matériaux à contact alimentaire et aliments pour animaux** | |  |
| **14.1.** | **Est-ce que la société applique les principes du GMP, GMP+ et /ou HACCP aux opérations ?** |  | **Est-ce que la société applique les principes du GMP, GMP+ et /ou HACCP aux opérations ?** | |  |
|  |  |  |  | |  |
| 14.1.1 | Est-ce que les principes de GMP/GMP+/ HACCP (ou similaire) font partie du système qualité ? |  | Vérifier si le manuel qualité, les procédures de fonctionnement standard et d'autres documents contiennent des chapitres ou des parties avec des références aux GMP/normes HACCP (ou normes similaires comme FEMAS (Flavour and Extract Manufacturers Association of the United States), FAMI/QS (European Feed Additives and Premixtures Quality System)). Un commentaire de l'évaluateur est nécessaire. Quelle norme a été prise en compte lorsque les principes GMP/HACCP ont été mis en œuvre par la société évaluée ? Par exemple, société évaluée de transports de produits pour l'alimentation animale seulement. Commentaire: La société a mis en œuvre les principes HACCP selon la Directive EU183/2005 | |  |
| 14.1.2 | Y a-t-il une procédure écrite adaptée de prévention de la contamination et de la dégradation mise en oeuvre et fondée sur une évaluation des risques ? |  | Vérifier si une évaluation des risques pour la contamination et la dégradation potentielle est en place en association avec des procédures de prévention de la contamination. Vérifier si ces procédures et leur mise en oeuvre permettent de garantir un niveau de risque acceptable | |  |
| 14.1.3 | Est-ce que la procédure de gestion du changement prend en compte l'impact des changements sur la qualité du produit final, sur la performance, sur la composition et l'état de conformité à la réglementation ? |  | Vérifier si la procédure 3management du changement" prend en compte ces questions, y compris l'influence potentielle sur la qualité pour les produits alimentaires. Reportez-vous aux directives concernant la gestion du changement: "Gérer le changement dans une chaîne d'approvisionnement de produits chimiques":  <https://cefic.org/library-item/guidelines-for-managing-change-in-a-chemicals-supply-chain> ou équivalent. Rechercher les enregistrements de l'évaluation des risques comme indiqué dans la section 5 de la directive ou équivalent | |  |
| **14.2.** | **Est-ce que la politique du personnel de la société est conforme aux exigences particulières pour la manipulation des produits pour l'alimentation humaine, les matériaux à contact alimentaire et des produits d'alimentation animale ?** |  | **Est-ce que la politique du personnel de la société est conforme aux exigences particulières pour la manipulation des produits pour l'alimentation humaine, les matériaux à contact alimentaire et des produits d'alimentation animale ?** | |  |
| 14.2.1 | La société a-t-elle un nombre suffisant d'employés qualifiés (y compris le personnel administratif) selon des critères écrits pour les opérations concernant les produits alimentaires, les produits de contact alimentaire / les produits d'alimentation animale? |  | Le personnel opérationnel engagé dans les opérations d'échantillonnage des produits, d' essais, de manipulation, de stockage, d'emballage et de transport qui peuvent affecter la qualité des produits pour l'alimentation humaine, les matériaux à contact alimentaire et des produits d'alimentation animale, doivent: -être qualifié pour les tâches à accomplir en conformité avec la politique de l'entreprise, -avoir reçu la bonne information et/ou la formation pour travailler sur les applications de produits sensibles et utilisent les procédures spécifiques à l'emploi (SOP) -utiliser de bonnes pratiques d'hygiène et de santé -porter des vêtements propres en adéquation avec le travail à accomplir | |  |
| 14.2.2 | Est-ce que l'ensemble du personnel (y compris le personnel administratif), impliqué dans la manipulation et la distribution des produits pour l'alimentation humaine, les matériaux à contact alimentaire et des produits d'alimentation animale a été mis au courant des risques pour la santé ? |  | Tout le personnel opérationnel, technique et administratif lié à la manipulation et la distribution des produits pour l'alimentation humaine, les matériaux à contact alimentaire et des produits d'alimentation animale doit être pleinement conscient des exigences de ces directives et être formé en conséquence. Vérifier les dossiers de formation. Les personnels non opérationnels (par exemple la logistique, le marketing, etc.) doivent être conscients des risques et des exigences réglementaires liés à la manipulation et à la distribution des produits liés à l'alimentation et doivent être inclus dans le programme de formation. | |  |
| 14.2.3 | Y a-t-il une personne dont la responsabilité spécifique, la formation appropriée et l'autorité compétente permette de traiter les questions relatives aux produits pour l'alimentation humaine, les matériaux à contact alimentaire et des produits d'alimentation animale dans votre société ? |  | Vérifiez les organigrammes. Vérifiez que cette personne dispose de suffisamment de temps et de ressources pour garantir la conformité avec ces directives. | |  |
| **14.3.** | **Est-ce que les questions relatives à la conformité du produit et à sa traçabilité sont suffisamment respectées dans tous les processus ?** |  | **Les questions de traçabilité et de conformité du produit sont-elles suffisamment mises en œuvre dans tous les processus ?** | |  |
| 14.3.1. | La société est-elle en mesure de fournir une traçabilité complète de l'origine du produit et de la destination du produit ainsi que de ses propres opérations ? |  | La traçabilité nécessite de disposer d'un processus en place pour suivre l'historique du produit depuis le dernier stockage chez le fabricant à la livraison finale aux clients au moyen d'une identification enregistrée. La chaîne de distribution complète doit fournir une traçabilité totale (via le numéro de lot, etc) afin de permettre une enquête rapide et efficace de tout problème de qualité et de rappel des produits si nécessaire. Pour être traçable, chaque livraison doit être identifiée par le nom du produit, un numéro de lot et doit être accompagnée par les documents qualité et de transport appropriés. Les dossiers doivent documenter toutes les expéditions de produits alimentaires de contact et être correctement déposés. Ces dossiers doivent, au minimum, identifier par lot où et à qui le produit a été expédié, la quantité, le transporteur et la date d'expédition. L'évaluateur effectuera un test de traçabilité en sélectionnant au hasard un envoi et en demandant à l'entreprise de fournir les enregistrements mentionnés dans le paragraphe précédent. Cette preuve devra être demandée au début du premier jour d'évaluation et l'entreprise devra répondre au début du deuxième jour. | |  |
| **14.4.** | **Y a-t-il des procédures écrites en place et de la documentation disponible pour assurer l' uniformité de la qualité du produit ?** |  | **Y a t-il des procédures écrites en place et de la documentation disponible pour assurer l' uniformité de la qualité du produit ?** | |  |
| 14.4.1 | Est-il assuré que les équipements de transport en vrac et les conteneurs reçus et livrés soient correctement scellés (si nécessaire) ? |  | Tous les camions citerne/silo, les wagons et conteneurs doivent être scellés par des dispositifs inviolables si exigé par l'expéditeur/destinataire/législation. Il est recommandé d'enregistrer les numéros de scellés sur les documents d'expédition. L'identification et l'intégrité des scellés doivent être vérifiées aux lieux d'envoi et de réception. Tout produit reçu avec les scellés violés ou cassés doit être considéré comme n'étant plus un produit de contact alimentaire de qualité, sauf si une enquête sur la cause, une évaluation des risques et une analyse complète de toutes les caractéristiques du produit permettent à une personne qualifiée de re-qualifier le produit avec la documentation appropriée conservée au dossier. | |  |
| 14.4.2 | Des listes de produits particuliers interdits sont-elles disponibles ? |  | Dans le secteur des GMP des listes officielles sont disponibles auprès des associations. Ces listes doivent être utilisées par des sociétés impliquées dans l'activité spécifique. Par exemple, FOSFA liste des cargaisons précédentes directes interdites qui peuvent être utilisées pour l'alimentation et IDTF pour l'alimentation animale. | |  |
| **14.5** | **Des précautions appropriées sont-elles prises pour éviter les contaminations croisées et les dégradations au cours des opérations ?** |  | **Des précautions appropriées sont-elles prises pour éviter les contaminations croisées et les dégradations au cours des opérations ?** | |  |
| 14.5.1 | Est-il assuré qu'une contamination ou une contamination croisée par le matériel de transport soit empêchée ? |  | Recherchez les procédures dans le manuel du conducteur. Par exemple. des contaminations croisées peuvent survenir lors du transport de divers produits avec des citernes / conteneurs à compartiments multiples équipés de collecteurs combinés (tuyaux de déchargement combinés) ou lorsqu'un ensemble limité de tuyaux de déchargement est disponible et utilisé pour le déchargement. | |  |
| 14.5.2 | Est-ce que l'eau et les produits de désinfection qui entrent en contact avec les produits pour l'alimentation humaine, produits à contact alimentaire / matières premières pour aliments des animaux est d'une qualité éprouvée appropriée ? |  | Les enregistrements écrits de matériel de nettoyage, d'entretien et les opérations devraient être maintenus. Lorsque le nettoyage de l'équipement est nécessaire, par exemple en cas de changement de produit ou de l'activité de maintenance, une procédure de nettoyage documentée, validée pour l'efficacité, doit être appliquée. L'eau et les produits de désinfection qui sont utilisés pour de telles activités de nettoyage doivent être d'une qualité éprouvée appropriée | |  |
| 14.5.3 | Est-ce chaque pièce d'équipement est conçue et utilisée de manière à minimiser les risques de contamination ou dégradation du produit avec des lubrifiants, des liquides de refroidissement, des fragments de métal ou d'autres matières étrangères, par exemple de l'air sous pression ? |  | Toute substance requise durant l'opération (ex: lubrifiants ou liquides de refroidissement) ne doit pas entrer en contact avec des produits alimentaires de contact. Par conséquent, chaque pièce du matériel utilisé au cours du processus doit être conçue et utilisée de manière à minimiser le risque de contamination. Documents de conception, des preuves concrètes et de la performance d'entretien / dossiers doivent être examinés. Les substances utilisées comme lubrifiants et liquides de refroidissement doivent être non toxiques et/ou autorisées pour des applications de qualité alimentaire. Lorsque l'air comprimé est utilisé en contact direct avec le produit, des précautions spéciales doivent être prises pour éviter toute contamination par des matières étrangères comme de l'huile hydraulique et des particules. | |  |
| **14.6.** | **Y a-t-il des mesures d'hygiène adéquates et appropriées mises en place ?** |  | **Des mesures d'hygiène adéquates et appropriées sont-elles maintenues ?** | |  |
| 14.6.1. | Est-ce qu'il y a des mesures d'hygiène documentées, mises en place et validées concernant le personnel, le nettoyage, les entrepôts et le transport ? |  | Les mesures d'hygiène doivent être écrites dans les procédures, documents, panneaux d'affichage. Ces mesures doivent être communiquées et suivies par le personnel. Différents types peuvent être présents en fonction du niveau d'hygiène requis / prescrit | |  |
| **14.7.** | **Existe-t-il des procédures écrites concernant le traitement des plaintes produits , le rappel des produits et la gestion des incidents ?** |  | **xiste-t-il des procédures écrites concernant le traitement des plaintes produits , le rappel des produits et la gestion des incidents ?** | |  |
| 14.7.1 | Existe-t-il une procédure de traitement des plaintes prroduits / de non-conformité ? |  | Existe-t-il une procédure et sait-on comment manipuler un produit non conforme aux spécifications, y compris le produit contaminé? Cette procédure doit inclure des exigences de communication. | |  |
| 14.7.2 | Existe-t-il une procédure de rappel produit? |  | Cela pourrait être déclenché, par exemple, par une contamination ou pour des raisons de qualité. Une procédure de rappel de produit doit inclure les responsabilités de chaque partie, le processus de prise de décision pour déclencher un rappel et les composants du plan d'action de rappel, y compris les communications. | |  |
| 14.7.3 | La procédure de rappel de produit est-elle testée? |  | Une procédure de simulation de rappel produit doit être mise en place et testée périodiquement | |  |
| **14.8.** | **Des procédures écrites sont-elles en place pour les audits internes ?** |  | **Des procédures écrites sont-elles en place pour les audits internes ?** | |  |
| 14.8.1. | Y a-t-il un plan d'audit interne documenté de tous les domaines visés aux GMP /GMP+ et HACCP ainsi qu'un questionnaire ? |  | Outre les audits internes réguliers tous les domaines de ce questionnaire sur les aliments de contact doivent être vérifiés dans un délai normal. L'évaluateur demandera des enregistrements des audits internes. | |  |
| **14.9.** | **Des procédures écrites appropriées relatives au chargement et au déchargement sont-elles en place?** |  | **Les procédures écrites de chargement et de déchargement appropriées sont-elles en place ?** | |  |
| 14.9.1. | Y a-t-il une procédure en place qui exige que le conducteur ou l'opérateur seulement ouvre un compartiment à la fois pendant le chargement ? |  | Vérifier que toutes les activités de chargement sont décrites dans les procédures écrites. Il est recommandé d'utiliser et de produire une liste de chargement, signé par l'opérateur de chargement. Une attention particulière (en plus des procédures de chargement et de déchargement normales) doit être prise du fait qu'un seul couvercle à la fois de la citerne est ouvert pendant le chargement. Ceci afin d'éviter la contamination de toute nature. | |  |
| **14.10.** | **Est-ce que l'ensemble des équipements en contact avec des produits est conçu pour protéger la qualité des produits?** |  | **Est-ce que l'ensemble des équipements en contact avec des produits est conçu pour protéger la qualité des produits?** | |  |
| 14.10.1 | Est-ce que l'équipement de chargement en contact avec des produits est dédié, ou, est-ce que les procédures de nettoyage à appliquer entre les chargements sont-elles validées ? |  | Il est recommandé que l'ensemble des équipements de chargement, y compris le système de tuyauterie, pompes, vannes, des éléments de flux, bras de chargement rigides ou flexibles soit dédié à un seul produit alimentaire de contact et clairement étiqueté. Alternativement, la dernière utilisation de l'équipement de chargement entier doit être au minimum pour le même produit de qualité industrielle ou un autre produit alimentaire de contact acceptable. Dans tous les cas, une procédure de nettoyage écrite, validée pour l'efficacité, doit être utilisée chaque fois qu'un changement dans le service du produit est nécessaire. | |  |
| 14.10.2 | Est-ce que le matériel de déchargement en contact avec des produits est dédié, ou est-ce que les procédures écrites de nettoyage à appliquer entre les décharges sont-elles validées ? |  | Il est recommandé que l'ensemble des équipements de déchargement, y compris les systèmes de tuyauteries, pompes, filtres, vannes, des éléments de mesure de débit, est également dédié à un seul produit pour l'alimentation humaine, matériau à contact alimentaire et produit d'alimentation animale être clairement étiqueté. Alternativement, la dernière utilisation de tout l'équipement de déchargement doit être au minimum pour le même produit de qualité industrielle/technique ou autres produits de qualité pharmaceutique ou alimentaire acceptables. Dans tous les cas, une procédure de nettoyage écrite, validée pour l'efficacité, doit également être utilisée chaque fois qu'un changement dans le service du produit est nécessaire. Le déchargement est de préférence effectué en utilisant une pompe et un bras rigide ou un tuyau flexible relié à la vanne de fond du matériel de transport. Un filtre à l'entrée en phase vapeur est recommandé pour éviter la pénétration de particules pendant le déchargement. Par ailleurs, le déchargement peut être réalisé en faisant pression sur le matériel de transport avec de l'azote propre ou sèche, de l'air filtré. | |  |
| 14.10.3 | Tout l'équipement en contact avec des produits est-il identifié ? |  | Vérifier l'étiquetage adéquat et résistant des tuyaux, de vannes de déchargement, flexibles, etc | |  |
| 14.10.4 | Est-ce que l'ensemble de l'équipement en contact avec des produits est fermé et /ou stocké correctement après l'opération, respecte les procédures écrites ? |  | L'ensemble du matériel, y compris tous les raccords et flexibles doit être immédiatement rinçé et fermé après utilisation afin d'éviter une contamination par la poussière et l'humidité. Flexibles et autres dispositifs de charge doivent être correctement rangés pour éviter la contamination et une mauvaise utilisation. Il est recommandé d' utiliser les propres flexibles et connecteurs du client pour le déchargement sur les sites clients. | |  |
| 14.10.5 | L'entreprise évaluée scelle-t-elle toutes les vannes et les ouvertures après le chargement ? |  | Selon les exigences du client ou par défaut (de sa propre initiative) les vannes et ouvertures peuvent être scellées après le chargement. Si besoin les numéros de scellés sont mentionnés sur les documents d'accompagnement | |  |
| 14.10.6 | L'entreprise évaluée scelle-t-elle toutes les vannes et les ouvertures après le nettoyage ? |  | Aucune ligne directrice | |  |
| **14.11** | **Y a-t-il des procédures écrites appropriées en place en ce qui concerne l'alimentation animale ?** |  | **Y a t-il des procédures écrites appropriées en place en ce qui concerne l'alimentation animale ?** | |  |
| 14.11.1 | Y a-t-il une procédure écrite en place pour le nettoyage conformément aux exigences de la base de données de GMP + Alimentation animale ? |  | Aucune ligne directrice | |  |
| 14.11.2 | Y a-t-il une procédure écrite en place sur comment travailler avec la base de données et les mises à jour de GMP + Alimentation animale ? |  | Aucune ligne directrice | |  |
| 14.11.3 | Y a-t-il une procédure écrite en place pour la planification des commandes en conformité avec les exigences de la base de données de GMP + Alimentation animale ? |  | Aucune ligne directrice | |  |
| 14.11.4 | Y a-t-il une procédure écrite en place qui établit par catégorie les produits alimentaires pour animaux pour un nouveau produit à transporter ? |  | Aucune ligne directrice | |  |
| 14.11.5 | La société a-t-elle une procédure écrite en place pour suivre les étapes nécessaires de GMP + Alimentation animale à la ré-autorisation de l'utilisation des compartiments de cargaison y compris les citernes après le transport de produits inclus dans la liste des produits interdits ? |  | Aucune ligne directrice | |  |