

Wir bestätigen den Erhalt und die Kenntnisnahme und akzeptieren die in diesem Anforderungsprofil vereinbarten Bedingungen


Tel.: +43 (5332) 71170 0
Fax: +43 (5332) 71170 93000
Berger Logistik GmbH
Bahnhofplatz 1 | A-6300 Wörgl
02.01.2019

Datum, Stempel & Unterschrift des Dienstleisters

**ANFORDERUNGSPROFIL
FÜR
TRANSPORTE IM STRASSENGÜTERVERKEHR
UND
KOMBINIERTEN VERKEHR**

Stand: Dezember 2018

Inhaltsverzeichnis

0	Einleitung
1	Unternehmensprofil des Auftragnehmers
2	Fahrzeuge, Behälter und Zusatzeinrichtungen
3	An der Beförderung beteiligte Personen
4	Transportsicherung
5	Einsatz von Unterauftragnehmern
6	Sicherer und umweltschonender Transport
7	Lieferservice
8	Beförderungspapiere / Begleitpapiere
9	Verwiegung
10	Information
11	Unfälle / Schäden / Verluste
12	Qualitätsmanagement-Systeme / Audits

ANLAGENVERZEICHNIS

Anlage 1	Unverpackte Güter in Tanks, Tank- / Silofahrzeugen und Containern
A.1.1	Technische Komponenten
A.1.2	Reinigungsanlagen
A.1.3	Reinigungsnachweis
A.1.4	Vorproduktbescheinigung
A.1.5	Prüfung vor Beladung
A.1.6	Ablehnung von Fahrzeugen
A 1.7	Sicherheit bei der Beförderung
Anlage 2	Verpackte Güter in Fahrzeugen und Containern
Anlage 3	Benutzung von Fährschiffen
Anlage 4	Anforderungen an Gardinenfahrzeuge
Anlage 5	Haftung und Versicherung
Anhang	Muster des Europäischen Reinigungsdokumentes (ECD)
	Muster der Vorproduktbescheinigung

Einleitung

Die Qualität der Transportleistung ist mitbestimmend für die Qualität der beförderten Produkte der Chemischen Industrie, die sicher, umweltschonend, ohne Beeinträchtigung ihrer Qualität und unter Berücksichtigung der Kundenwünsche zu befördern sind. Daraus ergeben sich erhöhte Anforderungen an die beauftragten Logistikdienstleister, die in diesem Anforderungsprofil der United Initiators GmbH niedergelegt sind.

Das Anforderungsprofil der United Initiators GmbH – nachfolgend Auftraggeber genannt – gilt für Logistikdienstleister – nachfolgend Auftragnehmer genannt – der United Initiators GmbH im Besonderen, für den Bereich nationaler und internationaler Straßengüterverkehr, einschließlich des kombinierten Verkehrs mit Schiene und / oder Schiff.

Es beinhaltet einerseits die einheitlichen Anforderungen der Mitgliedsfirmen des Verbands der Chemischen Industrie, wodurch es Logistikdienstleistern erleichtert wird, sich auf diese einheitlichen Anforderungen der Chemischen Industrie einzustellen. Die Anlagen 4 (Mindestanforderungen an Gardinenfahrzeuge) und 5 (Haftung und Versicherung) enthalten ausschließlich „United Initiators – spezifische Anforderungen“.

Ziele dieses Anforderungsprofils sind neben der Qualitätssicherung die Optimierung der Transportsicherheit – insbesondere bei der Beförderung gefährlicher Güter – sowie die Schaffung einer vertraglichen Basis für die Annahme und Erfüllung der Speditionsaufträge des Auftraggebers durch die Auftragnehmer.

Obwohl die Verpflichtungen der Auftragnehmer zur Einhaltung aller gesetzlichen Vorschriften durch dieses Anforderungsprofil nicht berührt werden, sind dennoch bestimmte gesetzliche Anforderungen, die für den Auftraggeber von besonderer Bedeutung sind, aufgeführt.

1 Unternehmensprofil des Auftragnehmers

Von unseren Auftragnehmern benötigen wir nachstehende Informationen¹:

- 1.1 Rechtsform
- 1.2 Vollständige Adresse (mit Telefon- und Telefaxnummer sowie E-Mail-Adresse und Internet-Homepage)
- 1.3 Geschäftsführung
- 1.4 Konzernzugehörigkeit / Gesellschafter
- 1.5 Organigramm / Niederlassungen / wesentliche Beteiligungen
- 1.6 Gefahrgutbeauftragte(r) und Vertretung (mit Telefon-Durchwahl und E-Mail-Adresse)
- 1.7 Leistungspalette
- 1.8 Status des Qualitätsmanagement-Systems (z. B. Zertifikat oder andere Maßnahmen)
- 1.9 Qualitätsbeauftragte(r) und Vertretung (mit Telefon-Durchwahl und E-Mail-Adresse)
- 1.10 Notfallplan (Notfallbereitschaft, 24-h-Rufnummer, dokumentierte Verfahren / Abläufe)
- 1.11 Versicherungsnachweise
- 1.12 Status der Managementsysteme,
 - .1 gemäß CEFIC-SQAS "Transport Service" (oder ggf. anderen Modulen);
 - .2 gemäß ISO 9000 ff und ISO 14000 ff oder EG-Öko-Audit-Verordnung bzw. Environmental Management and Audit Scheme [EMAS], Verordnung EWG Nr. 1836/93;
 - .3 andere (z. B. ISO 22000, GMP, UKASTA, AEO/ZWB)

Wesentliche Änderungen im Unternehmensprofil sind dem Auftraggeber in angemessenen Abständen unaufgefordert mitzuteilen.

¹ Vertraulichkeit gegenüber Dritten wird garantiert.

2 Fahrzeuge, Behälter und Zusatzeinrichtungen

Der Auftragnehmer hat dafür zu sorgen, dass

- 2.1 die zur Be- und Entladung bereitgestellten Fahrzeuge, Behälter und Zusatzeinrichtungen in technisch einwandfreiem Zustand und optisch gutem Erscheinungsbild sind und den gesetzlichen und behördlichen Vorschriften und den bei Auftragserteilung gestellten vertraglichen Zusatzanforderungen für das zu ladende Gut entsprechen;
- 2.2 die Fahrzeuge und Ladungseinheiten den Erfordernissen der vorgesehenen Verkehrsträger, insbesondere des multimodalen Verkehrs (einschließlich Fährverkehre), entsprechen;
- 2.3 vorzugsweise Fahrzeuge mit sicherheitserhöhenden Ausstattungen, wie z. B. ABS, ASR, Retarder, Notbrems- und Abbiegeassistenten und Geschwindigkeitsbegrenzer eingesetzt werden;
- 2.4 Besondere Maßnahmen nach Abschnitt 1.10.3 ADR treffen derzeit nicht zu. Die Gefahrenklassen 5.1, 5.2 und 8 in den jeweiligen Verpackungsgruppen erfordern keine besonderen Maßnahmen (Sicherungsplan) nach oben genanntem Abschnitt.
- 2.5 mit dem Fahrzeug bzw. Fahrzeugführer eine Kommunikationsmöglichkeit (z. B. Mobiltelefon, Navigationssysteme wie *TomTom*, etc.) besteht;
- 2.6 vorzugsweise schadstoffarme, lärmreduzierte und energiesparende Fahrzeuge der EURO-Normen V und VI eingesetzt werden;
- 2.7 die in den Anlagen zu diesem Anforderungsprofil (sofern zutreffend) aufgeführten vereinbarten Zusatzanforderungen beachtet werden;
- 2.8 der vereinbarte Temperaturbereich bei der Beförderung eingehalten wird.

- 2.9 Da bei Gefahrgütern gemäß 7.5.1.1 ADR der Verlader (hier: Auftraggeber) dafür verantwortlich ist, sich davon zu überzeugen, dass das zur Beladung bereitgestellte Fahrzeug den geltenden Vorschriften entspricht und gemäß 7.5.1.2 ADR die Beladung verweigern muss, wenn dies nicht der Fall sein sollte, weisen wir darauf hin, dass der Auftraggeber Fahrzeuge mit Gefahrgut nicht belädt, wenn die gemäß 8.1.4 und 8.1.5 ADR vorgeschriebenen Ausrüstungsgegenstände nicht oder teilweise nicht mitgeführt werden. Dies betrifft insbesondere die in den schriftlichen Weisungen zur Durchführung der Maßnahmen aufgeführten Gegenstände.

Wenn Fahrzeuge zur Übernahme von Gefahrgut folgende Ausrüstungsgegenstände, die nicht für alle Gefahrgüter des Auftraggebers immer vollständig benötigt werden, vollständig mitführen, entspricht die Fahrzeugausrüstung grundsätzlich o. a. Anforderung:

- .1 einen Unterlegkeil je Fahrzeug (die Größe muss der Fahrzeugmasse und dem Raddurchmesser entsprechen),
- .2 zwei selbststehende Warnzeichen (z.B. reflektierende Kegel oder Warndreiecke oder orangefarbene Warnblinkleuchten),
- .3 eine geeignete Warnweste oder Warnkleidung (z.B. wie in der Norm EN 471:2003 + A1:2007 beschrieben *)
- .4 ein tragbares Beleuchtungsgerät – Handlampe (Die verwendeten tragbaren Beleuchtungsgeräte dürfen keine Oberfläche aus Metall haben, durch die Funken erzeugt werden könnten) *),
- .5 Atemschutz zur Flucht (in Verbindung mit Kombinationsfilter Typ A1B1E1K1–P1 oder A2B2E2K2–P2 gemäß Norm EN 14387:2004 + A1:2008 oder vergleichbar, nur bei Gefahrzettel Nr. 2.3 und 6.1) *),
- .6 Handschuhe aus Kunststoff *),
- .7 Schutzbrille (ggf. Gesichtsschutz) *),
- .8 Augenspülflasche mit reinem Wasser oder geeigneter Augenspülflüssigkeit,
- .9 Auffangbehälter aus Kunststoff,
- .10 Kanalabdeckung
- .11 Schaufel / Spaten,
- .12 zwei Feuerlöscher für die Brandklassen A, B, C mit einem Mindestfassungsvermögen von jeweils 6 kg. (Fahrzeuge > 7,5 to zul. Gesamtgewicht) Im Übrigen gelten die Vorschriften nach Abschnitt 8.1.4 ADR
- .13 Schutzhelm *),
- .14 Sicherheitsschuhe (gem. EN 345 *),

*) für jedes Mitglied der Fahrzeugbesatzung

- 2.10 Falls beim jeweiligen Transport ein Beifahrer anwesend ist, müssen o. a. Gegenstände, die zur persönlichen Schutzausrüstung gehören sowie die Handlampe auch für den Beifahrer mitgeführt werden (s. 2.9). Der Beifahrer muss Kenntnis über den Inhalt der schriftlichen Weisungen haben.
- 2.11 Beim Transport von Produkten, die aus Sicherheitsgründen einer Temperaturkontrolle unterliegen, müssen die Fahrzeuge mit den erforderlichen Temperaturanzeige- und Alarmgeräten ausgerüstet sein und es besteht grundsätzlich das Verbot der Beiladung. Vor der Beladung oben genannter Produkte muss die Ladeeinheit auf die Arbeitstemperatur der Kühlmaschine vorgekühlt werden. Bei Kühlcontainern oder Kühl-Bulkcontainern ist die Temperaturanzeige am Container vom Fahrpersonal in Abständen von max. 3 Stunden zu kontrollieren.
- 2.12 Straßentransporte die eine Seebeförderung einschließen müssen die erforderlichen Gefahrgutkennzeichen (Placards) angebracht werden. Der Auftragnehmer muss vor der Beladung des Fahrzeuges dem Auftraggeber mitteilen ob die Beförderung direkt oder in Umladung erfolgt. Erfolgt die Beförderung direkt werden die Gefahrgutkennzeichen durch den Auftraggeber angebracht. Erfolgt die Beförderung in Umladung muss der Auftragnehmer die Gefahrgutkennzeichnung vornehmen.

3 An der Beförderung beteiligte Personen

- 3.1 Der Auftragnehmer hat zuverlässiges, fachlich geschultes Fahrpersonal mit gültiger Fahrerlaubnis und ausreichender Fahrpraxis einzusetzen; bei Gefahrgut mit entsprechenden Schulungsbescheinigungen und Unterweisungen. Das Fahrpersonal muss Anweisungen und in deutscher und englischer Sprache verstehen können.
- 3.2 Der Auftragnehmer verpflichtet sich, §§ 7b des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) einzuhalten. Die in § 7 GüKG angesprochenen Dokumente hat der Fahrer auf Verlangen vor der Beladung dem Auftraggeber vorzulegen.
- 3.3 Der Auftragnehmer verpflichtet sich, die Arbeit seines Fahrpersonals so zu organisieren, dass dieses die Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr sowie des Kapitels II der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (Fahrpersonal, Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Lenkzeiten), sowie des FpersG n.F. einhalten kann.

- 3.4 Der Auftragnehmer hat dem Fahrpersonal alle Kenntnisse zu vermitteln und Unterlagen zu übergeben, die es für eine sichere und qualifizierte Auftragsdurchführung benötigt, z. B. für den Umgang mit
- .1 den technischen Einrichtungen des Fahrzeuges, bzw. des Containers
 - .2 den Ladungssicherungseinrichtungen,
 - .3 den Ladehilfsmitteln und
 - .4 der persönlichen Schutzausrüstung.
- 3.5 Das Fahrpersonal hat sich mit dem Inhalt der Schriftlichen Weisungen die der Beförderer zur Verfügung stellt, vertraut zu machen und diese im Fahrzeug mitzuführen.
- 3.6 Der Auftragnehmer hat dafür zu sorgen, dass werkspezifische Weisungen des Auftraggebers und des Empfängers von seinem Fahrpersonal befolgt werden.
- 3.7 Bei der Be- und Entladung ist vom Fahrpersonal die vorgeschriebene Schutzkleidung (z.B. Schutzhelm, Schutzbrille usw.) zu tragen.
- 3.8 Es besteht ein generelles Alkohol- und Drogenverbot. In den Werken besteht Telefonierverbot, Videoverbot und Rauchverbot.
- 3.9 Gesetzlich vorgeschriebene Lenk- und Ruhezeiten sind einzuhalten.
- 3.10 In den Werken bzw. externen Ladestellen des Auftraggebers und bei der Beförderung gefährlicher Güter dürfen Personen, die nicht zur Fahrzeugbesatzung gehören, nicht mitgenommen werden.
- 3.11 Der Einstieg in Fahrzeugtanks / Behälter ist grundsätzlich nicht zulässig.
- 3.12 Der Auftragnehmer hat dafür zu sorgen, dass die Fahrzeugführer ihre Fahrzeuge immer wirksam gegen unbeabsichtigtes Wegrollen sichern (Feststellbremse – und während des Beladevorgangs – zusätzlich Benutzung von Unterlegkeilen).
- 3.13 Das Fahrpersonal muss sich während der Be- und Entladung im oder am Fahrzeug aufhalten oder sich offiziell bei einer verantwortlichen Person des Auftraggebers an- und abmelden.
- 3.14 Im Werk des Auftraggebers bzw. dessen Kunden besteht für das Fahrpersonal die grundsätzliche Verpflichtung, die nachstehende, persönliche Schutzausrüstung vor dem Betreten des Firmengeländes anzulegen und während des gesamten Aufenthaltes zu tragen:

- .1 Körperbedeckende Kleidung (lange Hose, armbedeckende Oberbekleidung),
- .2 Sicherheitsschuhe S2 (gem. EN 20345),
- .3 Schutzhelm
- .4 Schutzbrille

3.15. In entsprechenden gekennzeichneten Teilen von Betriebsstätten besteht für das Fahrpersonal des Auftragnehmers darüber hinaus die Verpflichtung, bei Be- und Entladetätigkeiten folgende zusätzliche Schutzausrüstung anzulegen:

- .1 Schutzkleidung (entsprechend des Ladegutes),
- .2 chemikalienbeständige Schutzhandschuhe (entsprechend des Ladegutes),
- .3 Schutzbrille (oder ggf. Korbbrille)
- .4 Gesichtsschutz, Helmvisier (als zusätzlicher Schutz bei Umfüllvorgängen mit Flüssigkeiten oder beim Abtanken von IBC).

3.16 Die Vollständigkeit der persönlichen Schutzausrüstung gemäß 3.14, ggf. 3.15 und – bei Gefahrgut – gemäß 2.9, wird bei Betreten des Werksgeländes kontrolliert. Fahrzeuge, in denen die erforderliche Mindestschutzausrüstung bzw. die gemäß Schriftliche Weisung geforderte Ausrüstung nicht mitgeführt wird, können am Werkstor abgewiesen werden.

Falls beim jeweiligen Transport ein Beifahrer anwesend ist, müssen Gegenstände, die zur persönlichen Schutzausrüstung gehören, auch für den Beifahrer mitgeführt werden.

Fahrern, die auf dem Werksgelände des Auftraggebers die vorgenannte persönliche Schutzausrüstung nicht tragen und / oder der Anlegeaufforderung des Betriebs- oder Werkschutzpersonals nicht unverzüglich Folge leisten, droht die Verweisung vom Werksgelände.

3.17 Bei einer drohenden Gefahr im Laufe des Transports (z. B. durch Produktaustritt oder -Reaktion) sind vom Fahrer – unter grundsätzlicher Beachtung des Selbstschutzes – sofort alle geeigneten Maßnahmen zu ergreifen, die nach Lage und Art der Situation geeignet erscheinen, Gefahren für Dritte, die Umwelt, Tiere sowie die Ladung abzuwehren oder Schäden zu verhüten. Bei Kühlgut sind zusätzlich die Anweisungen im Merkblatt *SICHERER UMGANG MIT GEKÜHLTEN ORGANISCHEN PEROXIDEN* zu beachten.

3.18 Schriftliche Weisungen. Der Auftragnehmer hat dafür zu sorgen, dass die Führer der zur Beladung bereitgestellten Fahrzeuge die schriftlichen Weisungen in

einer Sprache, die sie verstehen, bei der Ladungsübernahme und während der gesamten Beförderung mitführen.

- 3.19 Der Auftragnehmer hat dafür zu sorgen, dass für neu einzustellendes Fahrpersonal Referenzen aus vorherigen Arbeitsverhältnissen (sofern zutreffend) vorhanden sind.
- 3.20 Die auf den Werksgeländen des Auftraggebers / Versenders und Empfängers ausgehängten und / oder in den Fahrzeugpassierscheinen angegebenen werkspezifischen Verhaltensregeln (wie z. B. Tragen von pers. Schutzausrüstung, Geschwindigkeitsbegrenzung, Fotografier- und Mobilfunkverbot, etc.) sind zu beachten.
- 3.21 Die Anforderung gemäß 3.1 an den Auftragnehmer gilt erweitert dahingehend, dass Führer von Fahrzeugen mit denen Gefahrgut befördert wird, grundsätzlich die Schulungsbescheinigung gemäß Kapitel 8.2 haben müssen, d. h. auch dann, wenn die Freistellungsregelung gemäß Unterabschnitt 1.1.3.6 ADR genutzt werden könnte.

4 Transportsicherung

- 4.1 Der Auftragnehmer trägt dafür Sorge, dass die Berechtigung zur Abholung durch das Fahrpersonal nachgewiesen werden kann und eine Identifizierung des Fahrzeugs und der gesamten Fahrzeugbesatzung (durch einen amtlichen Lichtbildausweis) möglich ist. Damit soll verhindert werden, dass eine Übernahme der Ware durch Unberechtigte erfolgt
- 4.2 Bei Anmeldung zur Beladung sorgt der Auftragnehmer dafür, dass vom Fahrzeugführer folgende Dokumente vorgelegt werden können:
 - .1 Eine Legitimation zur Abholung, anhand der der Auftraggeber die zu übernehmende Ladung und das Fahrzeug identifizieren kann. Diese Legitimation sollte ein offizieller, schriftlicher Ladeauftrag (mit Name des Beförderers, Produktbezeichnung, Auftrags-/Lieferschein oder Transport-Ident-Nummer und ggf. Warenempfänger) des Auftragnehmers sein. Mindestens muss jedoch die Auftrags- Lieferschein oder Transportnummer genannt werden. Ersatzweise wird vom Auftraggeber auch die Voranmeldung des Fahrzeuges zu einer bestimmten Abholnummer akzeptiert. Diese Anmeldung muss schriftlich erfolgen und das polizeiliche Kennzeichen des LKW ist mit anzugeben.

- .2 Gültiger amtlicher Ausweis mit Foto (z. B. Pass, Führerschein, Sozialversicherungskarte, etc.), anhand dessen der Auftraggeber die Person des Fahrzeugführers identifizieren kann. Wenn der vorgelegte amtliche Ausweis nicht der Führerschein ist, muss dieser vorgelegt werden, wenn dies bei der Einfahrtkontrolle verlangt wird.

In der Regel ist im Werk des Auftraggebers ohne Vorlage dieser Dokumente keine Beladung möglich. Ausnahmen von dieser Regel sind jedoch möglich (z. B. für in kurzen Intervallen regelmäßig wiederkehrende Abholungen durch namentlich bekannte Fahrer, die eine Sicherheitsunterweisung beim UI Werksschutz absolviert haben). Diese Ausnahmen sind mit der UI Versandabteilung abzustimmen.

- 4.3 Der Auftragnehmer hat sicherzustellen, dass interne organisatorische Maßnahmen ergriffen sind, mit denen die Forderungen der EU-Verordnungen EG 2580/2001 über spezifische, gegen bestimmte Personen und Organisationen gerichtete restriktive Maßnahmen zur Bekämpfung des Terrorismus und 881/2002 über die Anwendung bestimmter spezifischer restriktiver Maßnahmen gegen bestimmte Personen und Organisationen, die mit Osama bin Laden, dem Al-Qaida-Netzwerk und den Taliban in Verbindung stehen, erfüllt werden. Die Prüfung der Terrorlisten umfasst zusätzlich die, in der Verordnung (EU) Nr. 753/2011 genannten Personen (Afghanistan-Verordnung).

Die Missachtung dieser Regelungen ist in Deutschland mit hohen Strafen bedroht (s. § 34 Abs. 4 [7] Außenwirtschaftsgesetz).

- 4.4 Der Auftragnehmer bemüht sich um die Anerkennung als „Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter“ bzw. „Authorized Economic Operator“ sobald die rechtlichen und organisatorischen Voraussetzungen seitens des Gesetzgebers und der Zulassungsbehörden bereitgestellt sind.

5 Einsatz von Unterauftragnehmern

- 5.1 Falls der Auftragnehmer nicht selbst befördert, hat er ausschließlich sorgfältig ausgewählte, zuverlässige Unterauftragnehmer einzusetzen.
- 5.2 Der Auftragnehmer stellt sicher und steht dafür ein, dass die eingesetzten Unterauftragnehmer das vorliegende Anforderungsprofil gleichermaßen erfüllen.

- 5.3 Das Qualitätsmanagementsystem des Auftragnehmers muss die eingesetzten Unterauftragnehmer mit einschließen.
- 5.4 Der Auftragnehmer hat ferner dafür zu sorgen, dass die von ihm eingesetzten Unterauftragnehmer die an ihn gestellten Zusatzanforderungen hinsichtlich Haftung und Versicherung (s. Anlage 5) gleichermaßen erfüllen.
- 5.5 Der Auftragnehmer darf nur solche Unterauftragnehmer einsetzen, die eine ausreichende Verkehrshaftpflichtversicherung haben.
- 5.6 Im Bedarfsfall ist dem Auftraggeber, vor Gestellung zur Beladung, der Name der vom Auftragnehmer eingesetzten Unterauftragnehmer zu nennen.

6 S i c h e r e r u n d u m w e l t s c h o n e n d e r T r a n s p o r t

- 6.1 Der Auftragnehmer stellt sicher, dass vor dem Transport die Verkehrssicherheit und die Vollständigkeit der Ausrüstung des Fahrzeuges durch den Fahrer überprüft und die vorgeschriebenen oder vereinbarten Ausrüstungen auf allen Fahrzeugen bis zum Beförderungsende mitgeführt werden.
- 6.2 Die gesetzlichen und eventuell darüber hinausgehenden Zusammenladeverbote / Trennvorschriften des Auftraggebers sind einzuhalten (s. Anlage 2, A.2.8).
- 6.3 Das höchstzulässige Gesamtgewicht und die höchstzulässigen Achslasten dürfen nicht überschritten werden. Entsprechend dieser Vorgabe muss vom Auftraggeber ein für das Ladungsgewicht des UI Auftrages geeignetes Transportmittel gestellt werden.
- 6.4 Es sind sichere Transportwege auszuwählen (d. h. bevorzugte Benutzung von Autobahnen, ggf. Umfahrung von ausgewiesenen Schutzgebieten, Vermeidung der Durchfahrt reiner Wohngebiete).
- 6.5 Werden Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern geparkt, so sind sie zu überwachen oder dort abzustellen, wo ausreichende Sicherheit gewährleistet ist. Die hierfür geltenden Bedingungen des Kapitels 8.4 ADR in Verbindung mit Anlage 2, 2.2 GGVSE sind einzuhalten.
- 6.6 Umladungen von Komplet- und Teilladungen sind nur in Notfällen erlaubt und bedürfen der Zustimmung des Auftraggebers. Ist nach dieser Zustimmung eine Umladung durchzuführen, sind an die Fahrzeugbeschaffenheit, Fahrer etc.

dieselben Anforderungen zu stellen wie bei einer Beladung im Werk des Auftraggebers. Die Ladungssicherung ist so auszuführen, wie sie im Werk des Auftraggebers ursprünglich angebracht wurde, bzw. wie sie im Ladungssicherungshandbuch der United Initiators vorgegeben ist. Die in Anlage 2 aufgeführten Zusatzanforderungen sind in gleichem Maße zu beachten.

- 6.7 Der Auftragnehmer hat dafür zu sorgen, dass der Fahrer nur nach Anweisung eines Beauftragten des Empfängers entlädt bzw. sich zur Entladung auf dem Gelände des Empfängers bereitstellt.
- 6.8 Die Bereitschaft des Auftragnehmers, multimodale Transportkonzepte – soweit sie operativ möglich und wirtschaftlich sinnvoll sind – zu nutzen, wird vorausgesetzt.
- 6.9 Umweltbelastende Einflüsse sind zu vermeiden und falls unvermeidbar, so gering wie möglich zu halten. Dazu ist vom Auftragnehmer u. a. zu prüfen, inwieweit man sich diesem Ziel durch Einführung und Unterhaltung eines Umweltmanagementsystem auf Basis ISO 14000 ff. sowie Maßnahmen zur entsprechenden Änderung des Fahrverhalten seines Fahrpersonals nähern kann.
- 6.10 An den Fahrzeugen sind die gemäß der Verordnung zur Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen nach Schadstoffgruppen geforderten Feinstaub-Plaketten anzubringen.
- 6.11 Der Auftragnehmer hat für Notfälle eine 24-Stunden-Bereitschaft sicherzustellen, d. h. er hat dafür zu sorgen, dass in Notfällen eine verantwortliche und ggf. sachkundige Person sofort erreichbar ist.
- 6.12 Der Auftragnehmer hat dafür zu sorgen, dass sowohl die vom Auftraggeber, als auch ggf. die vom Auftragnehmer selbst angebrachte Ladungssicherung während des gesamten Verlaufes der Beförderung in angemessenen Abständen insbesondere bei Ruhepausen oder bei außergewöhnlichen Transportbeanspruchungen (wie z. B. Notbremsungen, abrupte Ausweichmanöver etc.) nachgesichert wird; dies gilt insbesondere dann, wenn die ursprünglich angebrachte Ladungssicherung verändert wurde (wie z. B. bei Umladung und Teilentladung / Zuladung oder bei verkehrs- und witterungsbedingten Störungen während der Beförderung). Es wird in diesem Zusammenhang nochmals verdeutlicht, dass der Auftragnehmer ggf. bereits vorgeladene Waren, die vom Auftraggeber erhaltenen Waren sowie ggf. noch zusätzlich verladene Ware anderer Auftraggeber stets und vollumfänglich zu sichern hat.

- 6.13 Wenn Produkte des Auftraggebers während der Beförderung beschädigt werden oder verloren gehen, ist der Auftraggeber umgehend zu verständigen.
- 6.14 Beschädigte Verpackungen mit Produkten des Auftraggebers dürfen nur mit ausdrücklicher Zustimmung des Auftraggebers weiterbefördert bzw. übernommen werden; dies gilt insbesondere bei Gefahrgütern, die unter Beachtung der zutreffenden Vorschriften befördert werden müssen.
- 6.15 Soweit operativ und wirtschaftlich sinnvoll, sind für längere Strecken alternative Transportmöglichkeiten zum reinen Straßenverkehr (d. h. kombinierter Verkehr mit Eisenbahn, Binnenschiff, Short-Sea) zu bevorzugen. Der Auftraggeber behält sich vor, sich vom Auftragnehmer belegen zu lassen, welche prozentualen Mengen der Sendungen des Auftraggebers alternativ zum reinen Straßenverkehr befördert werden bzw. sich begründen zu lassen, warum keine alternativen Transportkonzepte genutzt werden (s. auch 6.8).
- 6.16 Bei Benutzung von Tunneln und Brücken sind die vor Ort geltenden Tunnel- und Brückenvorschriften strikt zu beachten. Die entsprechenden Tunnelcodes gem. ADR sind im Beförderungspapier des Auftraggebers angegeben.
- 6.17 Mit Gefahrgut beladene Wechselaufbauten / Anhänger, die nicht im kombinierten Verkehr befördert werden, jedoch aus anderen Gründen vom Träger-/Zugfahrzeug getrennt abgestellt werden (z. B. im Begegnungsverkehr), dürfen entweder nur auf abgeschlossenen Betriebsgeländen abgestellt werden, wo Informationen über die Ladung verfügbar sind, oder die Wechselaufbauten / Anhänger werden gemäß den Vorschriften für die Beförderung im kombinierten Verkehr mit Großzetteln (Placards) gekennzeichnet.

7 L i e f e r s e r v i c e

Der Auftragnehmer hat die Bemühungen des Auftraggebers um einen kundenorientierten Lieferservice zu unterstützen, u. a. durch

- 7.1 Übernahme der Ware zum vereinbarten Zeitpunkt;
- 7.2 Einhaltung genannter Abfahrtermine;
- 7.3 Strikte Einhaltung der im Lieferschein/Speditionsauftrag vorgegebenen Abliefertermine;

- 7.4 Einhaltung der Kunden- / Empfängerweisungen und -vorschriften bei der Ablieferung, soweit sie denen des Auftraggebers nicht widersprechen;
- 7.5 Ermittlung des jeweiligen Standorts einer Sendung in angemessener Frist;
- 7.6 unverzügliche Information des Auftraggebers bei Verzögerungen auf dem Transportweg und Mitteilung über den Grund der Verzögerung und den voraussichtlichen neuen Abliefertermin; und
- 7.7 unverzügliche Information des Auftraggebers über Beanstandungen hinsichtlich der Warenqualität und -menge; dies gilt insbesondere bei schriftlichen Abstrichen Empfängers im Ablieferbeleg (z.B. bei beschädigten Gebinden, aufgerissenen Verpackungen usw).

8 Beförderungspapiere / Begleitpapiere

- 8.1 Die vom Auftragnehmer erstellten Beförderungspapiere / Begleitpapiere müssen ordnungsgemäß ausgefüllt sein und zusammen mit den übrigen Begleitdokumenten mitgeführt werden.
- 8.2 Alle von United Initiators erteilten Aufträge sind Speditionsaufträge. Die Ausstellung von Frachtbriefen obliegt dem Auftragnehmer, es dürfen keine zum Speditionsauftrag abweichenden Informationen enthalten sein. Der Auftragnehmer ist dafür verantwortlich und hat sich als "Absender" einzutragen.
- 8.3 Die für den grenzüberschreitenden Verkehr vorgeschriebenen Zollformalitäten sind vom Auftragnehmer fristgemäß zu erfüllen; die beigegebenen Zolldokumente sind dem Empfänger bzw. den vorgeschriebenen Zollstellen oder -agenten zu übergeben.
- 8.4 Ablieferungsbestätigungen sind entsprechend den gesetzlichen Regelungen im Empfangsland der Lieferung, mindestens jedoch drei Jahre, aufzubewahren und auf Anforderung kurzfristig zur Verfügung zu stellen. Sofern eine andere Form als der UI-Lieferschein als Abliefernachweis Verwendung findet, müssen darin mindestens folgende Angaben enthalten sein:
UI Auftrags, Lieferschein und Ladelistenummer, genaue Bezeichnung der Anzahl und Art der Packstücke und der Ware, sowie das Bruttogewicht und die Bestellnummer des UI Kunden.

- 8.6 Beförderungspapiere / Begleitpapiere oder deren Inhalt dürfen – abgesehen von behördlichen Kontrollen – Dritten nicht zugänglich gemacht bzw. ausgehändigt werden.
- 8.7 Beförderungspapiere, die nicht den laufenden Transport betreffen, müssen als solche eindeutig erkennbar sein. Dies gilt bei der Beförderung gefährlicher Güter insbesondere für schriftliche Weisungen an den Fahrzeugführer über das Verhalten bei Not- und Zwischenfällen (Unfallmerkblatt).
- 8.8 Alle Angaben für die Erstellung von Beförderungsdokumenten sind ausschließlich dem schriftlichen Auftrag des Auftraggebers zu entnehmen.
- 8.9 Für grenzüberschreitende Transporte (Beförderung in Drittländer und innergemeinschaftliche Beförderungen) gehört zum Leistungsumfang des Auftragnehmers die unaufgeforderte Erteilung einer Gelangensbescheinigung in Papierform oder elektronischer Form gem. §17a Abs. 3 UstDV pro Monat
- 8.10 Zolldokumente (wie T-Papiere) dürfen nur gegen schriftliche Empfangsbestätigung an die Bestimmungszollstelle, den Zollagenten oder den Warenempfänger ausgehändigt werden. Die Empfangsbestätigungen sind vom Auftragnehmer zwei Jahre aufzubewahren und auf Anforderung dem Auftraggeber unverzüglich zur Verfügung zu stellen.
- 8.11 Die Gewichtsangaben der Bruttogewichte in den Speditionsaufträgen, Lieferscheinen, Ladelisten und Beförderungspapieren beinhalten grundsätzlich das Warennettogewicht inklusive der Verpackung ohne Palettengewicht.
Bei der Disposition ist vom Auftragnehmer zusätzlich der Bruttogewichtsangabe im Beförderungspapier ein Palettengewicht von je 20 kg pro Palette zu veranschlagen.
Das Bruttogewicht im Beförderungspapier ist als frachtpflichtiges Gewicht die Abrechnungsgrundlage zur Frachtabrechnung gemäß Vereinbarungen.

9 Verwiegung

Der Auftragnehmer erklärt sich mit Tara-, Brutto- und Kontrollverwiegungen einverstanden, wobei

- 9.1 Tanken von Kraftstoff oder jede andere Veränderung des Fahrzeuggewichtes zwischen Tara- und Bruttoverwiegung (bei Empfängern zwischen Brutto- und Tara-verwiegung) nicht zulässig sind;

- 9.2 bei festgestellter Überladung das Fahrzeug zur Ladestelle zur Teilentleerung zurückzufahren ist und danach eine neue Bruttoverwiegung durchgeführt werden muss;
- 9.3 bei Bulkverladungen erst nach der Kontrollverwiegung in die entleerten Kammern Spülflüssigkeit / Produkt eingefüllt werden darf, nachdem sich der Empfänger zuvor von der restlosen Entleerung überzeugt hat.

1 0 I n f o r m a t i o n

- 10.1 Der Auftragnehmer hat für die korrekte und rechtzeitige Weitergabe der relevanten Informationen – z. B. Sicherheitsdaten, Auftragsstatus, Referenznummer des Auftraggebers bzw. des Kunden – zu sorgen, um eine lückenlose Informationskette (z. B. an Unterauftragnehmer) zu bilden.
- 10.2 Der Auftragnehmer hat die vom Auftraggeber gewünschte Einführung / Erweiterung des elektronischen Datenaustausches (EDI) zu unterstützen (z. B. EDIFACT, eCommerce).
- 10.3 Bei Einsatz von Mailbox-Systemen ist für den regelmäßigen Abruf der übermittelten Informationen durch den Auftragnehmer Sorge zu tragen.
- 10.4 Alle vom Auftraggeber zur Verfügung gestellten Informationen und Daten sind vom Auftragnehmer streng vertraulich zu behandeln.
- 10.5 Der Auftragnehmer hat dafür zu sorgen, dass diejenigen Informationen, die üblicherweise als Geschäftsgeheimnis des Auftraggebers anzusehen sind, streng vertraulich behandelt, nicht an Dritte weitergegeben und nicht für eigene gewerbliche Zwecke verwendet werden. Dies schließt auch Kenntnisse über die Fakten ein, auf deren Basis die Logistikpreise / -tarife ermittelt werden.
Ferner hat der Auftragnehmer dafür zu sorgen, dass über die mit dem Auftraggeber vereinbarten Logistikkonditionen gegenüber Dritten absolutes Stillschweigen gewahrt wird.

1 1 U n f ä l l e / S c h ä d e n / V e r l u s t e

- 11.1 Unfälle sind neben den allgemein gültigen Notrufmaßnahmen auch an den Auftraggeber United Initiators Tel. ++49 89 74422-0 unter Angabe nachstehender Daten unverzüglich zu melden.

.1 Name und Firma des Meldenden;

- .2 Amtliches Kennzeichen und Typ des Fahrzeuges; Beförderer, Spediteur;
 - .3 Ort, Zeit und Hergang des Unfalles / Schadenfalles;
 - .4 Anzahl Verletzte / Tote, Umfang des Produktaustritts, Polizei / Feuerwehr vor Ort;
 - .5 Sendungsdaten (Auftragsnummer, Bestimmungsort, Beförderer, Spediteur, ggf. Hinweis auf Kühlguteigenschaft);
 - .6 vom Fahrer getroffene bzw. veranlasste Maßnahmen;
 - .7 Rückruhmöglichkeit für weitere Informationen (Name, Adresse, Telefon, Fax);
 - .8 ggf. eingeschalteter Havariekommissar (Name, Adresse, Telefon, Fax).
 - .9 Sofern es sich beim Ladegut um gekühlte organische Peroxide handelt, sind die Rettungs- und Hilfskräfte auf die besonderen Anweisungen im Merkblatt *SICHERER UMGANG MIT GEKÜHLTEN ORGANISCHEN PEROXIDEN* hinzuweisen. Der Fahrzeugführer hat dieses Merkblatt den Rettungs- bzw. Hilfskräften unverzüglich auszuhändigen.
- 11.2 Über jeden Unfall / Schadenfall ist vom Auftragnehmer ein formloses Protokoll anzufertigen, das dem Auftraggeber umgehend unaufgefordert zuzusenden ist.
- 11.3 Erkennbare Beschädigungen und Warenverluste sind vom Auftragnehmer unverzüglich an den Auftraggeber zu melden, unabhängig von Ursache oder Verantwortung. Sonstige gesetzliche Informationspflichten bleiben davon unberührt.
- ## 12 Qualitätsmanagement-Systeme / Audits
- 12.1 Der Auftragnehmer hat ein Qualitätsmanagementsystem anzuwenden und damit nachzuweisen, wie in seinem Unternehmen alle generellen und speziellen Zusatzanforderungen regelmäßig sichergestellt und weiter optimiert werden. Das Qualitätsmanagementsystem sollte möglichst auf Basis ISO 9000 ff. oder vergleichbarer Methoden entwickelt sein. Auf Anforderung wird der Auftragnehmer die Dokumentation dem Auftraggeber oder dessen Beauftragten zur Einsicht vorlegen und eine Auditierung der Betriebsabläufe gestatten.
- 12.2 Für Sicherheits- und Qualitätsaudits durch den Auftraggeber, externe Inspektionsgesellschaften oder eigenverantwortliche Umsetzung durch den Auftragnehmer wird in der Regel der SQAS Fragebogen "Road" (oder ggf. andere Module) des Europäischen Chemieverbandes (CEFIC) genutzt.
- 12.3 Wenn das QM-System nach ISO 9000 ff. zertifiziert ist, muss das Zertifikat von einer akkreditierten Zertifizierungsgesellschaft ausgestellt sein.

- 12.4 Die oberste Leitung des Auftragnehmers hat ihre Zielsetzung und Verpflichtung zum Qualitätsmanagement festzulegen und zu dokumentieren. Es muss sichergestellt sein, dass diese Politik auf allen Unternehmens- und Organisationsebenen verstanden, verwirklicht und beachtet wird.
- 12.5 Mindestens ein Mitarbeiter des Auftragnehmers ist formell als direkt der obersten Leitung unterstellter Qualitätsbeauftragter zu nominieren.
- 12.6 Der Auftragnehmer hat ein funktionsfähiges Fehler- und Reklamationsbearbeitungsverfahren zu unterhalten, anhand dessen Korrektur- und Vorbeugungsmaßnahmen zur nachhaltigen und wirksamen Beseitigung von Fehlerursachen durchgeführt werden.
- 12.7 Der Auftraggeber legt größten Wert darauf, dass der Auftragnehmer eine, an den Bedürfnissen der chemischen Industrie ausgerichteten, Infrastruktur auf den Handlungsfeldern Transportsicherheit, Sicherung, Arbeitssicherheit, Umweltschutz, Qualitätsmanagement (USGQ) unterhält. Damit der Auftraggeber diese Infrastruktur des Auftragnehmers beurteilen kann, hat der Auftragnehmer ein SQAS-Assessment nach den Richtlinien des Europäischen Chemieverbandes (CEFIC) zu absolvieren und aufrecht zu erhalten. (Detailinformationen unter <http://www.sqas.org>).
- 12.8 Um nachweisen zu können, dass man sich umweltgerecht verhält, sollte vom Auftragnehmer ein Umweltmanagementsystem auf Basis ISO 14000 ff. unterhalten bzw. angestrebt werden.

Anlage 1

Flüssige und trockene unverpackte Güter in Tanks, Tank-/Silofahrzeugen, Containern und IBC's (sofern diese durch den LKW-Fahrer beim Kunden entleert werden)

Die Forderungen an den Auftragnehmer lauten:

A.1.1 Technische Komponenten

- A.1.1.1 Behälter, Entleerungseinrichtungen, Pumpen, das mitgeführte Schlauchmaterial, Fittings, Dichtungen und Gasrückführ- und Gaspendelleitungen müssen sauber, trocken und geruchsfrei sein, soweit nicht produktspezifisch besondere Absprachen getroffen wurden.

- A.1.1.2 Einsatz von geeignetem, technisch und optisch einwandfreiem und druckgeprüftem Schlauchmaterial.
- A.1.1.3 Schlauchmaterial, das für festgelegte Produkte / Produktgruppen im Einsatz ist, muss eindeutig gekennzeichnet sein und darf nur für diese eingesetzt werden.
- A.1.1.4 Für flüssige Stoffe Einsatz von Drucktanks aus Edelstahl, sofern nicht anderslautende Zusatzanforderungen bestehen.
- A.1.1.5 Mitführen und Vorlage der erforderlichen Behälterzulassungen und -prüfbescheinigungen in Bezug auf das zu befördernde Produkt.
- A.1.1.6 Bei der Beladung mit flüssigen Stoffen in einer Menge < 80 % des Fassungsraumes des Tanks sind bei Mehrkammer-Tanks bzw. Tanks mit Schwallwänden die Anzahl der Tankkammern bzw. Schwallwände anzugeben.
- A.1.1.7 Kennzeichnung der Kammernummern an Domdeckeln, Befüllstutzen und den dazugehörigen Ausläufen.
- A.1.1.8 Angabe des Tank- / Kammervolumens an den Domdeckeln und Befüllstutzen müssen deutlich sichtbar und dauerhaft angebracht sein.
- A.1.1.9 Ausrüstung mit Vorrichtungen (Ösen) zum Anbringen der Produktschilder und Plomben an Ausläufen und Domdeckeln.
- A.1.1.10 Vor der Befüllung sind alle Entleerungseinrichtungen und nach dem Befüllvorgang alle Befüleinrichtungen ordnungsgemäß zu schließen.
- A.1.1.11 Ausrüstung mit einer eindeutig gekennzeichneten und funktionstüchtigen Erdungsvorrichtung.
- A.1.1.12 Übergabe des Reinigungsnachweises gemäß A.1.3 bzw. Anhang oder – falls keine Reinigung erforderlich ist – der Vorproduktbescheinigung gemäß s. A.1.4 an den Auftraggeber vor der Beladung.
- A.1.1.13 Gereinigte Behälter und Förderleitungen müssen von jeglichen Rückständen aus Vortransporten frei sein.
- A.1.1.14 Verschulden eines vom Auftragnehmer beauftragten Reinigungsunternehmens hat der Auftragnehmer wie eigenes zu vertreten.
- A.1.1.15 Der Auftraggeber behält sich aus sicherheits- und produktspezifischen Gründen das Recht vor, Tanks, Schlauchmaterial sowie Entleerungseinrichtungen auf Sauberkeit zu prüfen und – im Fall von Beanstandungen – die Beladung des Behälters abzulehnen.
- A.1.1.16 Falls das Öffnen / Verschließen der Domdeckel mittels Werkzeug (z. B. Hammer) vorgenommen werden muss, dürfen diese keine Funken bilden.

- A.1.1.17 Das Ladepersonal des Auftraggebers muss über das Fassungsvermögen des Tanks bzw. der Tankkammern sowie über die höchstzulässige Zuladung zuverlässig unterrichtet werden.
- A.1.1.18 Falls erforderlich, sind bei Teilladungen bzw. beim Abtanken von IBC- zwischen den einzelnen Entleerungen und nach Beendigung des Entleervorganges Schlauchmaterial und Pumpen zu spülen und/oder zu reinigen.
- A.1.1.19 Entzündbare flüssige Produkte dürfen nicht mit Kompressoren entladen (abgedrückt) werden.
- A.1.1.20 Vom Auftraggeber werden flüssige (nicht viskose) Stoffe, die nicht als Gefahrgut eingestuft sind, in Bezug auf den Tankmindestfüllungsgrad aus Sicherheitsgründen (Schwallwirkung) grundsätzlich analog den Gefahrgutvorschriften behandelt. Der Auftragnehmer hat deshalb dafür zu sorgen, dass zur Befüllung bereitgestellte Tanks durch die zu transportierenden Stoffe entweder zu mindestens 80 % oder zu höchstens 20 % des Tank Fassungsraumes gefüllt werden. Diese Vorgabe gilt jedoch nicht, wenn die Tanks durch Trenn- oder Schwallwände in Abteile von höchstens 7500 Liter Fassungsraum unterteilt sind.

Ausnahmen von diesem Grundsatz bedürfen der Zustimmung des Auftraggebers.
- A.1.1.22 Um die Ausläufe und Domdeckel verplomben zu können, sind vom Auftragnehmer die vom Auftraggeber zur Verfügung gestellten Plomben mitzuführen, bzw. anzubringen.

A.1.2 Reinigungsanlagen

- A.1.2.1 Der Auftragnehmer ist für die Auswahl einer geeigneten und zuverlässigen Reinigungsanlage verantwortlich.
- A.1.2.2 Als geeignet gelten solche Reinigungsanlagen, die mit den notwendigen Genehmigungen (hinsichtlich Betrieb und Entsorgung) die Reinigung und Entsorgung entsprechend den gesetzlichen Vorschriften und behördlichen Genehmigungen betreiben.
- A.1.2.3 Es wird vorausgesetzt, dass sich die Reinigungsanlagen im Rahmen der Qualitätssicherung verpflichten, die erforderlichen Maßnahmen (Inspektion, Wartung, Instandsetzung) termingerecht vorzunehmen und zu dokumentieren, nur qualifiziertes Personal einzusetzen und ggf. Auditierungen zuzulassen.

- A.1.2.4 Dem Auftragnehmer wird auferlegt, Reinigungsunternehmen einzusetzen, die ein SQAS-Assessment für Tankreinigungsanlagen durchgeführt haben.
- A.1.2.5 Die Reinigung eines Tanks richtet sich grundsätzlich nach dem letzten Ladegut und – soweit bekannt – nach dem vorgesehenen Ladegut bzw. nach den Absprachen mit dem Reinigungsbetrieb.
- A.1.2.6 Der Verlader (Auftraggeber) stellt bei Bedarf dem Auftragnehmer die Produktinformation (z. B. Sicherheitsdatenblatt) zur Verfügung, um eine sichere und ordnungsgemäße Reinigung und Entsorgung zu gewährleisten. Hierbei ist darauf zu achten, dass ungereinigte leere Tanks als EX-Bereich gelten und erforderliche Schutzmaßnahmen seitens des Fahrpersonals und des Tankreinigers erforderlich sein können. Entsorgungsnachweise sind dem Auftraggeber auf Anforderung vorzulegen.
- A.1.2.7 Angestrebt ist die restlose Entleerung der Tanks. Werden jedoch Produktreste vorgefunden, sind die Tanks erst nach Rücksprache mit dem Auftraggeber einer Reinigung und die Produktreste der Entsorgung zuzuführen.
- A.1.2.8 Bei Tank- / Silofahrzeugen und Tank- / Silocontainern, die langfristig für den Transport eines einzelnen Produktes eingesetzt sind (dedicated / Einwegverkehr), sind hinsichtlich Reinigung und Entsorgung die Anweisungen des Auftraggebers zu beachten.

A.1.3 Reinigungsnachweis

- A.1.3.1 Alle Reinigungsbetriebe sind verpflichtet, einen Reinigungsnachweis zu erstellen, aus dem die ordnungsgemäße Reinigung ersichtlich ist. Es wird empfohlen, hierfür das „European Cleaning Document“ (Muster s. Anhang) zu verwenden.

A.1.3.2 Der Reinigungsnachweis sollte folgende Mindeststandards beinhalten:

- .1 Format des Dokumentes: DIN A4
- .2 Fortlaufende Unikate-Nummerierung, technisch gegen Duplizierungen und Fälschungen gesichert.
- .3 Das Dokument muss mindestens folgende Informationen enthalten:
 - Identifikation der Tankreinigungsanlage mit vollständiger Adresse, fiskalischen und kommerziellen Angaben und – sofern vorhanden – der nationalen Verbandsmitgliedschaft und einem Hinweis auf EFTCO.
 - Identifikation des Kunden (Vertragspartner).
 - Identifikation des Fahrzeuges / Tanks.
 - Ankunfts- und Abfahrtszeiten des Fahrzeuges.

- Angaben über die ausgeführten Reinigungsarbeiten, in dem der festgelegte Code des Reinigungsablaufs (Tank, Schläuche, Pumpen, Ventile) verwendet wird.
Diese Nomenklatur ist in sechs Sprachen verfügbar und wurde von sämtlichen nationalen Verbänden der Reinigungsanlagenbetreiber akzeptiert. Der EFTCO-Cleaning-Code kann im Internet als PDF-Datei unter www.eftco.org herunter geladen werden. Diese Nomenklatur kann gegebenenfalls durch zusätzliche Codes und Sprachen erweitert werden.
 - Für jede gereinigte Kammer die Angabe des zuletzt geladenen Produktes mit technischer Bezeichnung und UN-Nummer.
- .4 Unterschrift des Reinigungsleiters und des Vertreters des Vertragspartners (im Allgemeinen des Fahrers).

Bemerkung:

- Nicht verbindlich: Angabe der nächsten Ladung.
- Der Reinigungsablauf wird entweder vollständig vorgedruckt und mit einem "X" jeweils markiert, oder nach der erfolgreichen Reinigung mit den Angaben der durchgeführten Schritte komplett gedruckt.

A.1.4 Vorproduktbescheinigung

- A.1.4.1 Alle Logistikdienstleister, deren Tanks / Silos nach Absprache ungereinigt neu beladen werden, haben sicherzustellen, dass eine Vorproduktbescheinigung (Beispiel s. Anhang) erstellt und vorgelegt wird.
- A.1.4.2 Die Vorproduktbescheinigung muss mindestens folgende Angaben enthalten:

- .1 Name des Logistikdienstleisters;
- .2 Fahrzeug-, Tank-, Kammer-Nummer;
- .3 Produkt
 - chemisch-technische Bezeichnung (nicht nur Handelsname)
 - Gefahrgutklassen;
- .4 letzte Auftragsnummer des Auftraggebers, Ladedatum;
- .5 Belegnummer, Datum, Stempel, Unterschrift.

Diese Angaben können auch auf dem Abholschein vermerkt werden.

- A.1.4.3 Der Aussteller der Bescheinigung stellt sicher, dass nach Entladung des Vorproduktes keinerlei Verunreinigungen (z. B. Staub, Fremtteile, Kondenswasser) in den Tank/Silo gelangt sind und der Tank/Silo im verschlossenen Zustand zur erneuten Beladung gestellt wird.

A.1.5 Prüfung vor Beladung

Der Auftragnehmer bzw. dessen Beauftragter hat dem Auftraggeber die Überprüfung des ordnungsgemäßen Zustandes des Tanks und der Entleerungseinrichtungen vor Beladung zu ermöglichen, bzw. bei der Prüfung mitzuwirken.

A.1.6 Ablehnung von Fahrzeugen

Silo- und Tankfahrzeuge, Aufsetztanks sowie Silo- und Tankcontainer, die für den Transport von Lebens- und Futtermitteln eingesetzt werden, sind grundsätzlich nicht für die Übernahme von Produkten des Auftraggebers zugelassen.

:A.1.7 Sicherung bei der Beförderung

Der Auftragnehmer hat folgendes sicherzustellen:

Mit Gefahrgut beladene Tank- / Silofahrzeuge und Tank- / Silocontainer

- .1 sind bei Aufenthalt entweder vom Fahrer zu überwachen oder auf umzäuntem oder bewachtem Gelände abzustellen;
- .2 dürfen grundsätzlich nicht in Wohngebieten abgestellt werden;
- .3 dürfen über das Wochenende und an Feiertagen nur auf dem Betriebsgelände des Auftragnehmers oder auf gesicherten Plätzen abgestellt werden;
- .4 die über das Wochenende und an Feiertagen abgestellt werden, sind mit ihrem Standort der Fahrzeugdisposition des Auftragnehmers oder den örtlichen Behörden zu melden.

Anlage 2

Verpackte Güter in Fahrzeugen und Containern

Der Auftragnehmer hat dafür zu sorgen, dass

- A.2.1 nur Fahrzeuge / Container mit besenreiner, trockener, nagelfreier sowie mit Gabelstaplern befahrbarer Ladefläche eingesetzt werden;
- A.2.2 nur Fahrzeuge / Container mit bordeigenen, wieder verwendbaren Ladungssicherungseinrichtungen, wie
 - .1 Sperrmittel (wie Spann- und Einsteckbretter oder verschiebbare Zwischenwände),
 - .2 Zurrmittel (wie genormte Gurte [LC = ≥ 2500 daN (gerader Zug) und STF 500 daN], Ketten, Seile, Netze) und
 - .3 Ladeflächen mit versenkbaren Zurrösen oder Zurrpunktschienen o.ä. bzw. Haltepunkten
 - .4 für jeden Palettenstellplatz die dafür notwendige Anzahl an rutschhemmenden Material (RHM) mit mindestens $\mu 0,6$eingesetzt werden;
- A.2.3 Wände, Boden und Dach sowie Türen, Türdichtungen und Wetterschutz in technisch einwandfreiem Zustand sind;
- A.2.4 die Versandstücke vor Übernahme auf äußerliche Unversehrtheit und Vollständigkeit (bei losen Versandstücken bezogen auf die Anzahl der Umverpackungen) geprüft werden;
- A.2.5 das Fahrpersonal auf Wunsch des Auftraggebers bei den Ladungssicherungsmaßnahmen unterstützend mitwirkt;
- A.2.6 die Ladung bis zur Entladestelle durchgehend zuverlässig gesichert ist und ggf. nachgesichert wird (dies gilt insbesondere bei Teilentladung, Umladung, verkehrs- und witterungsbedingten Störungen; dazu zählen auch starke Brems- und/oder Ausweichmanöver);
- A.2.7 vom Auftraggeber als frostempfindlich deklarierte Güter durchgehend frostsicher befördert werden;
- A.2.8 in den Speditionsaufträgen des Auftraggebers vorgegebene spezifische Zusammenlade- und / oder Trenngebote strikt eingehalten werden;
- A.2.9 Fahrzeuge, die eindeutig als solche des Lebens- und Futtermitteltransportes erkennbar sind oder aufgrund von Aufschriften vermuten lassen, dass Lebens- und Futtermittel befördert werden, grundsätzlich nicht zur Beladung gestellt werden (bei

Unklarheit muss vor der Gestellung die Zustimmung des Auftraggebers eingeholt werden);

A.2.10 zur Beladung bereitgestellte Fahrzeuge keine Nahrungs-, Genuss- und Futtermittel angeladen haben und im Verlauf der Beförderung zu Produkten des Auftraggebers, die als Gefahrstoff und/oder Gefahrgut eingestuft sind, keine Nahrungs-, Genuss- und Futtermittel auf der gleichen Ladefläche zugeladen werden.

A.2.11 die Belastbarkeit der Ladefläche hinsichtlich der Befahrbarkeit mit Gabelstaplern der Europäischen Norm EN 283 entspricht, und generell bezüglich der Aufbaustabilität der DIN EN 12642 entspricht (s. weitere Details auch Anlage 4);

A.2.12 die Fahrzeuge Ladungssicherungseinrichtungen in ausreichender Anzahl und Dimensionierung mitführen, wie z. B. für palettierte Ladung oder Großpackmittel (IBC) pro Palettenreihe mindestens ein Spanngurt mit Ratsche gemäß EN 12195 Teil 2 in technisch einwandfreiem Zustand, mit denen die Ladungseinheiten kraftschlüssig oder formschlüssig (Direktzurren) fixiert werden können (Abweichungen von diesem Grundsatz, zum Beispiel aufgrund vorgesehener formschlüssiger Verladung durch Ausstauung aller Leerräume, bedürfen der Zustimmung des Auftraggebers);

Anmerkungen (für alle Fahrzeugtypen):

Beim Niederzurren müssen die Spanngurte so angeschlagen werden, dass ein Überschreiten der max. zulässigen Fahrzeuggesamtbreite von 2,55 m nicht überschritten wird.

Es muss sichergestellt werden, dass Spanngurte während der Beförderung nicht vom Fahrzeug herabfallen können.

Das Verzurren über die Bordwände wird vom Auftraggeber nicht gestattet.

A.2.13 Fahrzeuge, die nach dem 01.10.93 zugelassen wurden, hinsichtlich der versenkten Zurr- / Haltepunkte auf bzw. in der Ladefläche und – soweit möglich – an den Bordwänden nachgerüstet werden;

Anmerkungen (für alle Fahrzeugtypen):

(Fahrzeuge ohne eine ausreichende Ausrüstung hinsichtlich der Zurrpunkte und ohne eine ausreichende Bordwandfestigkeit sind von einer Beladung ausgeschlossen);

A.2.14 bei Standard-Planenfahrzeugen (*Gardinenfahrzeuge s. Anlage 4*) die Einsteckbretter unbeschädigt und vollständig vorhanden sind, sofern diese zu dem Fahrzeugaufbau gehören (mindestens bis zur Oberkante der Ladung);

A.2.15 Ladungseinheiten (wie gewickelte oder umschumpfte Paletten/Palettenstapel) ohne die ausdrückliche Zustimmung des Auftraggebers nicht verändert werden;

A.2.16 im Speditionsauftrag als unter Temperaturkontrolle zu befördernde Güter gemäß vorher getroffener Vereinbarung – durchgehend temperaturkontrolliert befördert werden;

- A.2.17 die Ladungssicherungseinrichtungen von Gardinenfahrzeugen (Tautlinern/Curtain-sidern) mindestens den Anforderungen der Anlage 4 entsprechen;
- A.2.18 bei Einsatz von Kofferaufbauten diese mit einem geeigneten Rückhaltesystem (z. B. eine, in Bezug auf Beschaffenheit und Masse der zu übernehmenden Ladung, ausreichende Anzahl formschlüssig arretierbarer Teleskopstangen) für die Sicherung entgegengesetzt zur Fahrtrichtung ausgestattet sind;

Anmerkungen:

Sofern eine ausreichende Anzahl von Zurrpunkten nach EN 12 640 und Gurten vorhanden ist, kann die Ladung vom Auftraggeber ersatzweise auch diagonal gezurt werden.

Die Verwendung von Teleskopstangen, die nur über Reibschluss positioniert werden und folglich physikalisch weitestgehend unwirksam sind (ausgenommen für extrem leichte Güter mit einer Rückhaltekraft < 50 daN), wird vom Auftraggeber nicht akzeptiert.

Um auch bei niedrigen Ladeeinheiten eine ordnungsgemäße Ladungssicherung problemlos vornehmen zu können, wird vom Auftraggeber bei Neuanschaffung von Fahrzeugen mit Kofferaufbau dringend empfohlen, diese mit Rückhaltesystem-Anschlagleisten (s. nachstehendes Beispiel) in drei verschiedenen Ebenen (ca. 40, 80 und 160 cm vom Boden) zu beschaffen.

Beispiel:



Teleskopstangen zum Klemmen über Reibschluss (= **allein nicht ausreichend**)

Rückhaltesystem-Anschlagleisten für formschlüssige Arretierbarkeit (= **ausreichend**)

- A.2.19 im Fall von durch den Auftraggeber akzeptierten fremden Vorladungen, diese Vorladung auf den vom Auftragnehmer zur Beladung bereitgestellten Fahrzeuge nach den geltenden Gesetzen und Richtlinien ordnungsgemäß gesichert ist;

Anmerkung:

Die Durchführung von Sicherungsmaßnahmen und/oder Umladungen von Vorladungen wird vom Auftraggeber aus versicherungstechnischen Gründen abgelehnt. Erforderlichenfalls ist die ausreichende Ladungssicherung/Lastverteilung der Vorladung durch den Fahrer vor Ort vorzunehmen. Ist dies nicht möglich, kann das Fahrzeug vom Auftraggeber abgelehnt werden.

- A.2.20 keine Fahrzeuge mit Einachsanhänger oder Anhänger mit Tandemachse mit einem Achsabstand < 1 m zur Beladung bereitgestellt werden;

Anmerkung:

Aufgrund von Problemen bei Lastverteilung und Schwerpunktpositionierung der Ladung sowie möglicher Stützkraftüberschreitung der Anhängerkupplung, werden Einachsanhänger und Anhänger mit Tandemachse mit einem Achsabstand < 1 m vom Auftraggeber grundsätzlich nicht beladen. Ausnahmen von diesem Grundsatz bedürfen der ausdrücklichen Zustimmung des Auftraggebers.

- A.2.21 falls sich auf dem zur Beladung bereitgestellten Fahrzeug Leerpaletten befinden, die die ordnungsgemäße Aufnahme der angemeldeten Ladung behindern, diese (die Zustimmung des Auftraggebers vorausgesetzt) entladen werden; und

Anmerkungen:

Sollte die Entladung der die Beladung behindernden Leerpaletten nicht möglich sein bzw. der Auftraggeber der Entladung vor Ort nicht zustimmen, kann das Fahrzeug abgewiesen werden. Die Anforderung A.2.21 gilt analog bei der Gestellung von Gardinenfahrzeugen (s. Anlage 4).

Anlage 3

Benutzung von Fährschiffen

Der Auftragnehmer hat dafür zu sorgen, dass

- A.3.1 bei Gefahrguttransporten kombinierte Fracht- und Passagierfähren nur dann benutzt werden, wenn die Zulassung für das spezielle Gefahrgut vorliegt;
- A.3.2 die Reedereien ihm gegenüber nachweisen, wie sie die ordnungsgemäße Stauung und Sicherung der Trailer / Container an Bord sicherstellen und wie in Schlechtwetterperioden und Notfällen verfahren wird (der Auftraggeber behält sich die Anforderung eines solchen Nachweises vor);
- A.3.3 Containerchassis und sonstige Straßenfahrzeuge mit Einrichtungen versehen sind, die eine sichere *Lashung* an Bord ermöglichen und ein Verschieben der Beförderungseinheit bei Seegang verhindern.
- A.3.4 Alle Beförderungen von LKW auf Fähren nach den Bestimmungen des IMDG-Codes erfolgen

UNITED INITIATORS – spezifische Anforderungen:

Anlage 4

**Anforderungen an Gardinenfahrzeuge
(Curtainsider / Tautliner)**

A.4.1 Inhaltsverzeichnis

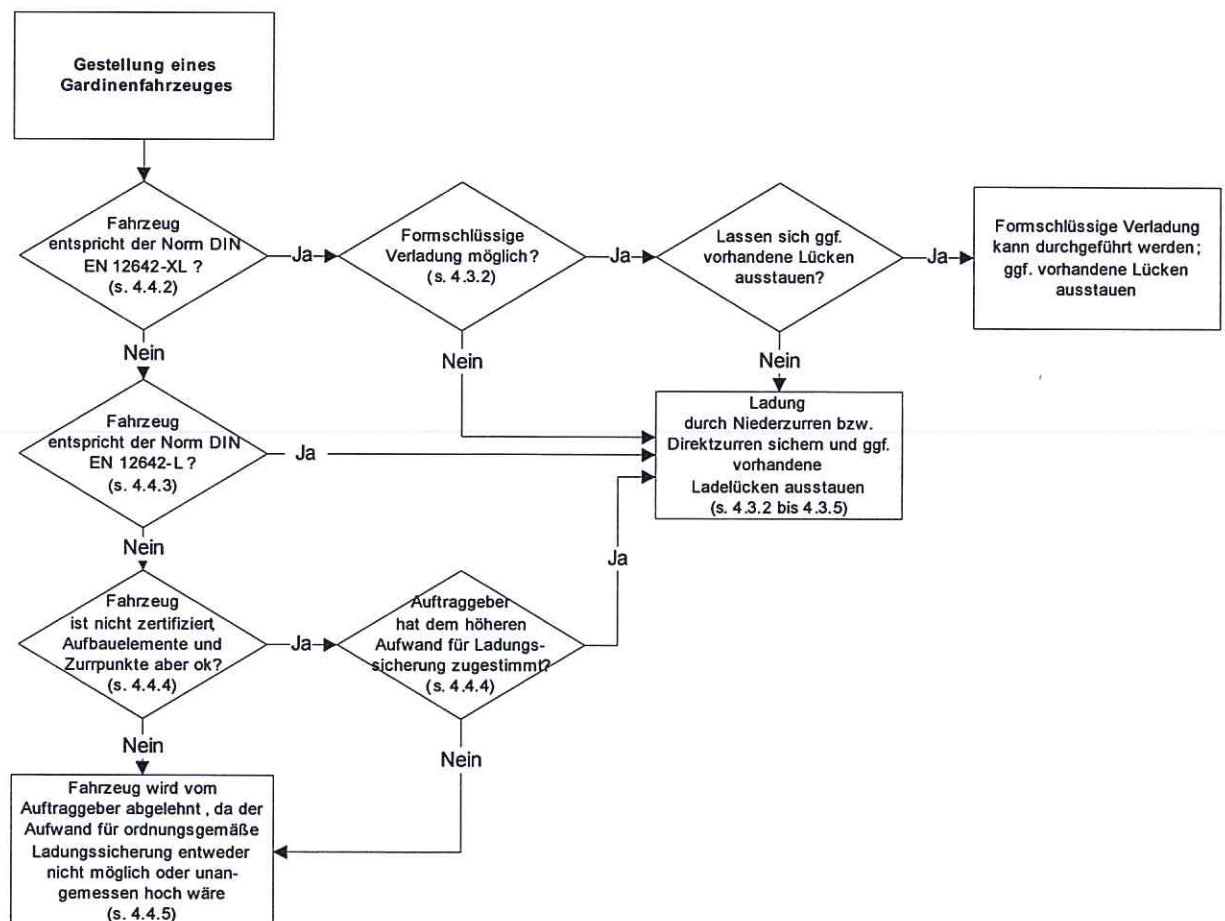
- A.4.1 Inhaltsverzeichnis
- A.4.2 Einleitung
 - A.4.2.1 Flussdiagramm
- A.4.3 Definitionen
 - A.4.3.1 Anforderungen an die Ladungssicherung
 - A.4.3.2 Formschluss
 - A.4.3.3 Kraftschlüssige Ladungssicherung durch Niederzurren
 - A.4.3.4 Reibschluss
 - A.4.3.5 Diagonal- oder Direktzurren
- A.4.4 Anforderungen an die verschiedenen Fahrzeug-Aufbautypen / Konsequenzen
 - A.4.4.1 Allgemeine Anforderungen an alle Fahrzeug-Aufbautypen
 - A.4.4.2 Anforderungen an Gardinenfahrzeuge mit Zertifikat/Bescheinigung gem. DIN-EN 12642 (Code XL)
 - A.4.4.3 Anforderungen an Gardinenfahrzeuge mit Zertifikat/Bescheinigung gem. DIN-EN 12642 (Code L)
 - A.4.4.4 Anforderungen an Gardinenfahrzeuge ohne Nachweis der Aufbaufestigkeit (nicht in DIN-EN 12642 aufgeführt)
 - A.4.4.5 Gardinenfahrzeuge, ohne Nachweis der Aufbaufestigkeit (nicht in DIN-EN 12642 aufgeführt) mit technischen Defiziten, die abgelehnt werden
- A.4.5 Besondere Verladebedingungen
 - A.4.5.1 Mit Fremdware angeladene Fahrzeuge
 - A.4.5.2 Besonderheiten zur Ladungssicherung im kombinierten Verkehr Straße → See/Fährschiff
 - A.4.5.3 Besonderheiten zur Ladungssicherung im kombinierten Verkehr Straße → Schiene
 - A.4.5.4 Doppellagige Verladeweise (Ausnahme)

A.4.2 Einleitung

Ziel der nachfolgenden Ausführungen ist es, Transporte möglichst sicher, schnell und günstig im Sinne aller Beteiligten durchzuführen. Dabei werden neue Fahrzeug-Aufbautypen berücksichtigt, die den Aufwand bei der Ladungssicherung reduzieren, ohne die Sicherheit zu beeinträchtigen. Im Fokus steht dabei die Anwendung formschlüssiger Ladungssicherungsverfahren, die bezüglich der Effizienz und Umsetzbarkeit in die Praxis für die Sicherheit und die Anwender am vorteilhaftesten ist. Hierzu werden in Abschnitt A.4.4 die Anforderungen an die unterschiedlichen Varianten dieser Fahrzeuggattungen aufgezeigt.

Das selbsterklärende Flussdiagramm (s. nachstehend) veranschaulicht, welche Fahrzeug-Aufbautypen vom Auftraggeber bevorzugt werden (da am effektivsten nutzbar), welche von ihm ggf. nur geduldet werden (da mit erhöhtem Aufwand für die Ladungssicherung verbunden) und welche von ihm nicht akzeptiert werden können (da aufgrund technischer Defizite entweder keine ordnungsgemäße Ladungssicherung bzw. nur durch unverhältnismäßig hohen Aufwand möglich ist) und folglich abgewiesen werden. Die Prüfnorm gilt generell für Fahrzeugaufbauten (auch z.B. Bordwand- und Kofferaufbauten) über 7,5 to zulässiges Gesamtgewicht (siehe auch Anlage 2).

A.4.2.1 Flussdiagramm



A.4.3 Definitionen

A.4.3.1 Anforderungen an die Ladungssicherung

A.4.3.1.1 StVO § 22 (neu ab 1.1.2006)

„(1) Die Ladung sowie Geräte, Spannketten und sonst. Ladeeinrichtungen sind so zu verstauen und zu sichern, dass sie selbst bei Vollbremsung oder plötzlicher Ausweichbewegung weder ganz noch teilweise verrutschen, umfallen, hin – und her rollen, herabfallen oder vermeidbaren Lärm erzeugen können. Dabei sind die anerkannten Regeln der Technik zu beachten.“

A.4.3.1.2 Besonderheit Gefahrgut; ADR 7.5.7.1 (Auszug)

„Versandstücke, die gefährliche Güter enthalten, und unverpackte gefährliche Güter müssen durch geeignete Mittel gesichert werden, die in der Lage sind, die Güter im Fahrzeug oder Container so zurückzuhalten (z.B. Befestigungsgurte, Schiebewände, verstellbare Halterungen), dass eine Bewegung während der Beförderung, durch die die Ausrichtung der Versandstücke verändert wird oder die zu einer Beschädigung der Versandstücke führt, verhindert wird. Wenn gefährliche Güter zusammen mit anderen Gütern (z.B. schweren Maschinen oder Kisten) befördert werden, müssen alle Güter in den Fahrzeugen oder Container so gesichert und verpackt werden, dass das Austreten gefährlicher Güter verhindert wird.“

A.4.3.2 Formschluss

Unter Formschluss versteht man z.B. das vollständige Ausstauen einer Fahrzeugladefläche.

Der Begriff Formschluss muss in Verbindung mit dem Thema Ladungssicherung auch in Abhängigkeit von Gewicht und Größe der Verpackung/Ladeinheit wie folgt betrachtet werden; eine Hilfestellung für die Anwendung bei der Verladung von Ladeeinheiten mit CP 1, CP 2 und CP 3-Paletten sollen folgende Beschreibungen geben:

- Max. Ladelücke pro Paletteneinheit in Fahrtrichtung ≤ 1 cm (in Summe max. 4 cm nach max. 4,8 Lademetern).
- Max. Ladelücke pro Palettenreihe quer zur Fahrtrichtung ≤ 5 cm (bezogen auf eine max. Innenbreite von 2480 mm.).
- Ladelücken, die die o. g. Grenzen überschreiten, sind auszustauen oder die Ladungssicherung über kraftschlüssige Verfahren herzustellen.

Voraussetzung für eine formschlüssige Verladung ist eine ausreichend stabile Ladeinheit/Verpackung, die umschlag- und transportsicher ist (Verladerpflicht) und die entstehenden Beschleunigungskräfte kompensieren kann.

Beispiele für Formschluss bei Fahrzeugaufbauten (auch nachrüstbar) mit hoher Seitenstabilität nach DIN-EN 12642 Code XL:

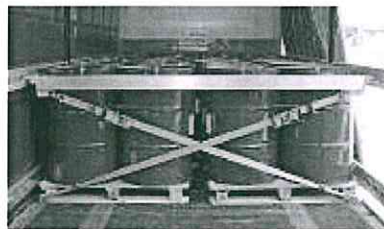
Sicherung von Fassware:

Bild 1



Außenansicht

Bild 2



Kammerbildung

Bild 3



Ausstauen

Sicherung von FIBC und Sackware:

Bild 4



Außenansicht

Bild 5



Kammerbildung

Bild 6

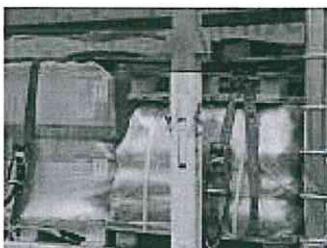


Ausstauen

A.4.3.3 Kraftschlüssige Ladungssicherung durch Niederzurren

Festsetzen von Ladungen durch permanente Krafteinwirkung beim Niederzurren. Das Niederzurren erfolgt mittels Mehrweggurt nach EN 12195 Teil 2 und unter Beachtung des Schutzes der Ware, z.B. durch Leerpaletten oder Palettendeckel auf die Oberseite.

Bild 7



Niederzurren

Bild 8



Gurtetiket

4.3.4 Reibschluss

Reibschluss wird erzeugt durch zusätzliches Festsetzen von Ladungen, indem die Reibung zwischen den Werkstoffpaaren erhöht wird. Um eine dauerhafte Wirksamkeit der Reibung zu erhalten, ist die Kombination mit Niederzurren und/oder Direktzurren erforderlich.

Bei Werkstoffpaarungen Holzpalette / Siebdruckboden kann im Regelfall von einem Reibbeiwert von $\mu (my) = 0,3$ ausgegangen werden. Sollten diesbezüglich Zweifel bestehen, ist die Reibung, soweit rechnerisch erforderlich, zu erhöhen (z. B. durch reibwerterhöhende Mittel).

A.4.3.5 Diagonal- oder Direktzurren

Beim Diagonalzurren handelt es sich um ein formschlüssiges Verfahren zur Ladungssicherung und ist z. B. mit Mehrweggurten leicht umsetzbar.

Bild 9



Direktzurren kombiniert mit Niederzurren

A.4.4 Anforderungen an die verschiedenen Fahrzeug-Aufbautypen / Konsequenzen

A.4.4.1 Allgemeine Anforderungen an alle Fahrzeug-Aufbautypen

- Fahrzeug/Laderaum/Ladefläche muss bei der Bereitstellung in technisch einwandfreiem und sauberem Zustand sein.
- Die Ladungen müssen wenn immer möglich über Formschluss gesichert werden.
- Ausrüstungen wie z.B. Zurrgurte, Zurrpunkte oder die Aufbauelemente wie z. B. Stirnwände und Seitenkonstruktionen müssen sich in technisch einwandfreiem Zustand befinden.
- Spriegelbretter müssen mindestens bis zur Ladungsoberkante in technisch einwandfreiem Zustand vorhanden sein.
- Bei einem 13,6 m Sattelaufleger müssen mindestens 12 Paar Zurrpunkte (in gleichmäßigen Abständen) vorhanden sein.

- Ladeflächen müssen trocken, frei von Anhaftungen und Schmutz (besenrein) sein. Ist dies nicht der Fall, muss vor der Beladung der Mangel durch den Fahrer behoben werden.
- Der Reibbeiwert des Fahrzeugbodens zu Holz muss mindestens 0,3 (μ -Wert) betragen.
- Wenn ladungsabhängig reibwerterhöhende Mittel zum Einsatz kommen müssen, werden diese vom Auftraggeber bereitgestellt.

Bei Mängeln zu o. a. Anforderungen kann die Beladung vom Auftraggeber abgelehnt werden (individuelle Einzelfallentscheidung).

A.4.4.2 Anforderungen an Gardinenfahrzeuge mit Zertifikat/Bescheinigung gem. DIN-EN 12642 (Code XL)

Dies sind Fahrzeugaufbauten, die verkehrsübliche Beschleunigungskräfte z.B. infolge Vollbremsungen oder Ausweichmanövern sicher aufnehmen können. Hierbei muss die Ladung nach kurzzeitiger Bewegung durch den Fahrzeugaufbau wieder in die Ausgangslage zurückgestellt werden können. Fahrzeugaufbauten nach Code XL eignen sich für formschlüssige Verladung und sind somit die vorteilhafteste Gardinenfahrzeuggattung für eine effiziente Ladungssicherung.

Für den Fahrzeugaufbau nach EN 12642 Code XL muss ein gültiges Zertifikat mitgeführt werden.

Ist eine formschlüssige Verladung bedingt durch die Ladung nicht möglich, muss die Ladungssicherung kraft- und/oder reibschlüssig vorgenommen werden. Insofern müssen auch bei XL-codierten Fahrzeugen immer mindestens 12 Spanngurte mitgeführt werden.

A.4.4.3 Anforderungen an Gardinenfahrzeuge mit Zertifikat/Bescheinigung gem. DIN-EN 12642 (Code L)

Fahrzeugaufbauten, die verkehrsübliche Beschleunigungskräfte z.B. infolge Vollbremsungen oder Ausweichmanövern nur teilweise aufnehmen können. Bei diesem Fahrzeugtyp muss ein personeller und materieller Mehraufwand zur Ladungssicherung betrieben werden. Diese materiellen Mehraufwendungen sind z.B. Holzpaletten, Anti-Rutschmatten und Mehrweg-Zurrgurte.

Für den Fahrzeugaufbau nach EN 12642 Code L muss ein gültiges Zertifikat mitgeführt werden.

Ist eine formschlüssige Verladung bedingt durch die Ladung nicht möglich, muss die Ladungssicherung kraft- und/oder reibschlüssig vorgenommen werden. Insofern müssen auch bei L-codierten Fahrzeugen immer mindestens 12 Spanngurte mitgeführt werden.

A.4.4.4 Anforderungen an Gardinenfahrzeuge ohne Nachweis der Aufbaufestigkeit (nicht in DIN-EN 12642 aufgeführt)

Fahrzeugaufbauten, die verkehrsübliche Beschleunigungskräfte z.B. infolge Vollbremsungen oder Ausweichmanövern nicht aufnehmen können. Bei diesem Fahrzeugtyp muss mit einem deutlichen personellen und materiellen Mehraufwand ausgegangen werden. Je nach Ladung muss damit gerechnet werden, dass eine Beladung z.B. aus Mangel an Zurrpunkten abgelehnt werden muss.

Die materiellen Mehraufwendungen sind z.B. Holzpaletten, Anti-Rutschmatten und Mehrweg-Zurrgurte oder zusätzliche Holzgestelle.

Die Gestellung von Fahrzeugen dieser Gattung bedarf der ausdrücklichen Zustimmung des Auftraggebers.

A.4.4.5 Gardinenfahrzeuge, ohne Nachweis der Aufbaufestigkeit (nicht in DIN-EN 12642 aufgeführt) mit technischen Defiziten, die abgelehnt werden

Die folgenden Bilder zeigen beispielhaft Fahrzeuge, die wegen technischer Mängel abgelehnt werden müssen:

Bild 10



zu geringe Anzahl Zurrpunkte

Bild 11



defekte/mangelhafte Spiegelbretter

Bild 12



mangelhafte Zurrgurte oder
defekte/zu wenig Zurrpunkte

A.4.5 Besondere Verladebedingungen

A.4.5.1 Mit Fremdware angeladene Fahrzeuge

Werden Fahrzeuge bereitgestellt, auf denen sich bereits fremde Ladung auf der Ladefläche befindet, muss diese bereits ausreichend gesichert sein. Ist das nicht der Fall, wird dem Fahrzeugführer die Gelegenheit gegeben, die Fremdware ordnungsgemäß zu sichern. Ist ihm dies nicht möglich, wird die Beladung dieses Fahrzeugs, auch wenn es ansonsten alle Voraussetzungen erfüllt, vom Auftraggeber abgelehnt.

A.4.5.2 Besonderheiten zur Ladungssicherung im kombinierten Verkehr/Straße → See/Fähre

Die Verpackungen bzw. Ladeeinheiten müssen die während des Transportes über See entstehenden Beschleunigungskräfte in horizontaler, insbesondere aber auch in vertikaler Richtung aufnehmen können. Dabei ist zu berücksichtigen, dass gemäß CTU-Packrichtlinie im Fährverkehr Querschleunigungen von 0,5g (Ostsee) und 0,7g (Nordsee) auf die Ladung wirken können.

Im Seeverkehr muss bezüglich der vertikal entstehenden Beschleunigungskräfte ggf. zusätzlich durch Niederzurren gesichert werden.

Auf dieses Niederzurren darf nur verzichtet werden, wenn

- die Ladung formschlüssig verladen werden kann,
- der Fahrzeugaufbau die Beschleunigungskräfte gemäß DIN-EN 12642 Code XL über Formschluss sicher aufnehmen kann und
- insbesondere bei zylindrische Gütern (wie Fassware) durch Bildung von Ladeeinheiten ein Aufklettern verhindert wird.

Werden o. a. Voraussetzungen nicht erfüllt, muss mit deutlich längeren Ladezeiten gerechnet werden, die vom Auftragnehmer entsprechend zu berücksichtigen sind.

A.4.5.3 Besonderheiten zur Ladungssicherung im kombinierten Verkehr/Straße → Schiene

Bei der Auswahl der Transportmittel sind bezüglich der Ladungssicherung die erhöhten Beschleunigungskräfte von 1g (in beide Fahrtrichtungen) zu berücksichtigen.

A.4.5.4 Doppellagige Verladeweise

Eine doppellagige Verladeweise ist nur zulässig, wenn die Beschleunigungskräfte entweder nachweislich vom Fahrzeugaufbau (auch im oberen Aufbaubereich) sicher aufgenommen werden können oder wenn durch kraftschlüssige Verfahren gesichert wird. Bei Gefahrgut sind zusätzlich die diesbzgl. Vorschriften (s. 7.5.7.2 ADR) zu beachten.

Sofern hinsichtlich der Stapelfähigkeit der Versandstücke Zweifel bestehen, bedarf es der Entscheidung des Auftraggebers, ob die doppellagige Verladeweise zulässig ist oder ob es des Einbringens einer Zwischeneinlage zur Gewichtsverteilung bedarf.

Anlage 5

Haftung und Versicherung

A.5.1 Der Auftragnehmer haftet gegenüber dem Auftraggeber für von ihm verursachte Schäden entsprechend den jeweiligen Haftungsbestimmungen durchgehend von der Auftragsannahme bis zur Ablieferung an den Endempfänger. Er hat den Auftraggeber auch insoweit von Schadensersatzansprüchen Dritter freizustellen.

A.5.2 Der Auftragnehmer verpflichtet sich,

- .1 für seine Haftung für innerdeutsche Transporte eine Versicherung nach HGB § 407 ff und für grenzüberschreitende Transporte nach CMR,
- .2 eine Versicherung für seine Haftung für Binnentransporte/Inlandstransporte im europäischen Ausland nach dem jeweils geltenden nationalen Recht,
- .3 eine Fahrzeug-Haftpflichtversicherung in Höhe von € 50 Mio – mit Einschluss eines Deckungsbetrages für Personenschäden von mindestens € 7,5 Mio pro Person – oder ggf. landesüblichen Höchst-Deckungssummen und
- .4 eine Betriebshaftpflichtversicherung mit einer Deckungssumme von mindestens € 1 Mio pro Schadensereignis für Personen- und Sachschäden

abzuschließen und aufrecht zu erhalten.

Setzt der Auftragnehmer Unterauftragnehmer ein, hat er diese gleichlautend den vorstehenden Bedingungen A5.1 und A5.2 zu verpflichten, die Haftung zu versichern sowie für die eingesetzten Fahrzeuge eine Haftpflichtversicherung mit der jeweils national möglichen Höchst-Deckungssumme und eine Betriebshaftpflichtversicherung in der unter A.5.2 .3 genannten Höhe abzuschließen.

A.5.3 Der Auftragnehmer bestätigt den Versicherungsschutz entsprechend den vorstehenden Bestimmungen durch das schriftliche Anerkenntnis dieses Anforderungsprofils.

A.5.4 Auf besonderen Wunsch des Auftraggebers hat der Auftragnehmer den jeweiligen Versicherungsschutz durch schriftliche Bescheinigung seiner Versicherer/der Versicherer seiner Unterauftragnehmer zu belegen.

A.5.5 United Initiators führt im Schadensfall als Auftraggeber den Regress durch, sofern dies nicht von den Transportversicherern selbst vorgenommen wird.

Anhang

 EFTCO www.eftco.org		European Cleaning Document unique numbering		national logo tank cleaning association
1				
2 Customer reference number*			3 Serial number	
4 Customer			5 Identification numbers Vehicle Tank, Container	
6 Nature of product*			7 Next Load*	
Comp	8 UN N°	Previous load Name	9 Cleaning Procedures EFTCO Code / Description*	
Comp	10 Additional Services			
11 Comments				
12 Name cleaner*			13 Time In* Time Out	
The cleaning station and the driver confirm that the above service(s) to clean the tank have been carried out (see EFTCO definition of 'clean').				
14 Cleaning Station Name Signature			15 Driver* Name Signature	

Vorproduktbescheinigung

Auftragnehmer: _____ Datum: _____ Beleg-Nr.: _____

Frachtführer: _____

Amtl. Kennzeichen: _____

Zugmaschine/Auflieger: _____

Container-Nr.: _____

Art des Fahrzeuges: ☐ Silo ☐ Auflieger/Anhänger ☐ Container

Kammer- Nummer	Letztes Ladegut	Gefahrgut- Klasse	Auftrags- Nummer	Ladedatum	Bemerkungen
1					
2					
3					
4					
5					
6					

Tankmaterial:

☐ V2A ☐ V4A ☐ Aluminium ☐ Gummiert ☐ Sonstiges: _____

☐ Anzahl der Kammern total: _____

Der Aussteller der Bescheinigung stellt sicher, dass nach Entladung des oben genannten Produktes keinerlei Verunreinigungen (z. B. Staub, Fremtteile, Kondenswasser) in den Tank gelangt sind und der Tank im verschlossenen Zustand zur erneuten Beladung gestellt wird.

**Wir bestätigen, dass oben genannter Behälter leer und
ungereinigt gestellt wird und o. a. Bestimmung entspricht.**

Letzter Einsatz des oben angekreuzten
Fahrzeugtyps:

von: _____

nach: _____

am: _____

Firmenname

Ort/Datum

Name/Unterschrift