LÜLSDORF
FUNCTIONAL
SOLUTIONS

Mindestanforderungen für Selbstabholer

GEMEINSAME VERANTWORTUNG – SICHER ZUM ZIEL



TLP:AMBER

DIESES ANFORDERUNGSPROFIL

soll mit seinen Regelungen dazu beitragen, dass Transporte, die von Lülsdorf Functional Solutions GmbH in Auftrag gegeben werden, sicher, nachhaltig und unter Wahrung der sozialen Verantwortung und aller relevanten gesetzlichen Bestimmungen durchgeführt werden. Jeder Logistikdienstleister muss deshalb dieses Anforderungsprofil anerkennen und die darin enthaltenen Bedingungen beachten.

Einleitung

Lülsdorf Functional Solutions GmbH (nachfolgend Auftraggeber) legt größten Wert darauf, dass die Produkte und Rohstoffe sicher, umweltschonend, nachhaltig, ohne Beeinträchtigung ihrer Qualität und unter Berücksichtigung von Kundenwünschen befördert werden. Daraus ergeben sich erhöhte Anforderungen an die beauftragten Logistikdienstleister (nachfolgend Auftragnehmer), die in diesem Anforderungsprofil der Lülsdorf Functional Solutions GmbH beschrieben sind.

Ziele dieses Anforderungsprofiles sind die Gewährleistung von Sicherheit und Sicherung unter Berücksichtigung von Umweltschutz- und Nachhaltigkeitsaspekten bei der Beförderung von chemischen Gütern. Der Schutz von Mensch und Umwelt hat absoluten Vorrang vor wirtschaftlichem Erfolg.

Es gilt für alle von Auftraggeber erteilten Aufträge für Transporte in Europa im Straßengüterverkehr, sowie im kombinierten Verkehr Straße/Schiene und Straße/Binnenschiff. Dazu gehören auch Vor- und Nachlauftransporte zu/ von See-/ Flughäfen, ungeachtet, ob diese Transporte des Auftraggebers selbst („merchant's haulage") oder von der Reederei/Fluggesellschaft („carrier's haulage") beauftragt werden.

Ferner gilt es (sofern zutreffend) grundsätzlich auch für Entsorgungstransporte. Davon ausgenommen sind die Anforderungen hinsichtlich des Reinigungsnachweises für Tankfahrzeuge/-container (s. Anlage 1, A.1.4.3 und A.1.3.5). Sollten für bestimmte Entsorgungstransporte Reinigungsnachweise gefordert werden, wird dies mit dem jeweiligen Auftragnehmer bilateral vereinbart. Der Auftraggeber setzt bei der Auftragsvergabe von Entsorgungstransporten voraus, dass die Auftragnehmer alle geltenden abfallrechtlichen Vorschriften kennen und einhalten. Bei innerdeutschen Entsorgungstransporten schließt dies die Teilnahme am elektronischen Nachweisverfahren (abfallrechtliche Nachweisverordnung) mit ein.

Dieses Anforderungsprofil des Auftraggebers basiert auf den entsprechenden Grundsatzanforderungen der chemischen Industrie (niedergelegt im Anforderungsprofil des Verbands der Chemischen Industrie e.V. in der jeweils gültigen Fassung). Anlage 3 (Haftung und Versicherung) sind ausschließlich „Unternehmerspezifische Anforderungen".

Da der Auftraggeber voraussetzt, dass alle relevanten gesetzlichen Vorschriften durch die Auftragnehmer eingehalten werden, enthält dieses Anforderungsprofil, bis auf wenige Ausnahmen, keine Anforderungen, die sich bereits aus gesetzlichen Vorschriften ergeben.

Darüber hinaus ist der Auftragnehmer verpflichtet, alle auf die rechtsgeschäftliche Beziehung zwischen dem Auftragnehmer und dem Auftraggeber anwendbaren Antikorruptionsgesetze einzuhalten. Jeder Verstoß dagegen stellt eine Vertragsverletzung dar, die unbeachtlich aller weiteren Ansprüche für den Auftraggeber das Recht zur außerordentlichen Kündigung begründet.

1. UNTERNEHMENSPROFIL DES AUFTRAGNEHMERS

Der Auftragnehmer hat dem Auftraggeber folgende Auskünfte*) zu erteilen:

1.1 Rechtsform seines Unternehmens

1.2 Hauptsitz

1.3 Geschäftsführung

1.4 Konzernzugehörigkeit/Gesellschafter

1.5 Organigramm/Niederlassungen/wesentliche Beteiligungen

1.6 Leistungspalette

1.7 Gefahrgutbeauftragte(r)

1.8 Sicherungsbeauftragter (im Zusammenhang mit Kapitel 4)

1.9 Managementsystembeauftragter

1.10 Status bzgl. Zertifizierungen, Attestierungen, Zulassungen (wie z.B. ISO 9001, ISO 14001, EN 16258, Good Manufacturing Practice [GMP], Safety Quality Assessment System [SQAS], Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter/Authorized Economic Operator [AEO], Regulated agent/Reglementierter Beauftragter, Hazard Analysis and Critical Control Points (HACCP) – Konzept für Lager und Transport)

1.11 Notfallplan/Notfall-Telefonnummer/n

1.12 Betrieblicher Pandemieplan

1.13 Versicherungsnachweise

1.14 Vollständige Adresse (mit Kontaktdaten und Internetadresse)

1.15 Status anderer als in Pkt. 1.10 genannter Zertifizierungen/ Zulassungen (z.B. ISO 22000, GMP, UKASTA, AEO/ZWB)

Wesentliche Änderungen im Unternehmensprofil sind dem Auftraggeber unaufgefordert mitzuteilen.

2. FAHRZEUGE, BEHÄLTER UND ZUSATZEINRICHTUNGEN

2.1 Die zur Be- und Entladung bereitgestellten Fahrzeuge, Behälter und Zusatzeinrichtungen müssen in technisch einwandfreiem Zustand sein, einen optisch guten Eindruck machen sowie den gesetzlichen und behördlichen Vorschriften und den bei Auftragserteilung zwischen den Parteien im Einzelfall vereinbarten vertraglichen Zusatzanforderungen für das zu ladende Gut entsprechen

2.2 Fahrzeuge sollten sicherheitserhöhende Einrichtungen (z. B. Fahrerassistenzsysteme) haben.

2.3 Fahrzeuge sollten mit Vorrichtungen, Ausrüstungen oder Verfahren gegen Diebstahl ausgestattet sein.

2.4 Fahrzeuge sollten schadstoffarm, lärmreduziert und energiesparend sein (siehe unter 6.2)

2.5 Wechselbehälter und Sattelauflieger für den kombinierten Verkehr sollten mit der Eigentümeridentifizierung für europäische Ladeeinheiten (ILU-Code veröffentlicht von der UIRR [Union Internationale Rail – Route]) versehen sein

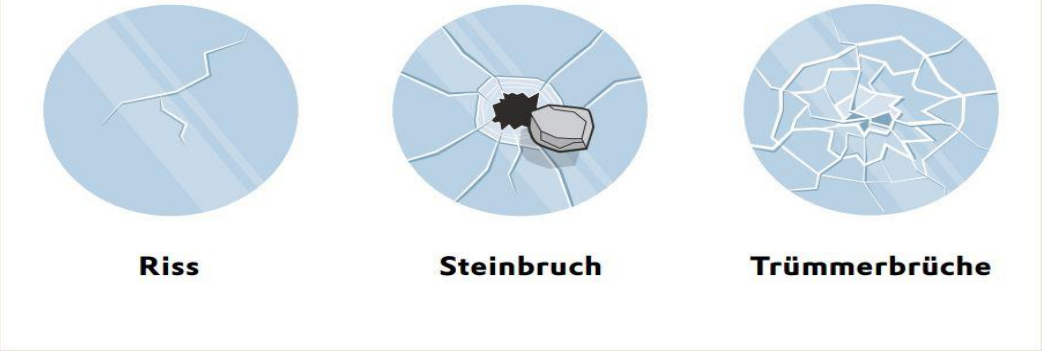
2.6 Bei geplanten Transporten im Ro/Ro-Verkehr müssen die Fahrzeuge mit Einrichtungen (Laschösen, Vorrichtungen zur Blockierung des Federweges, etc.) versehen sein, die eine sichere Laschung an Bord ermöglichen und ein Verschieben der Beförderungseinheit bei Seegang verhindern.

2.7 Die in den Anlagen 1 und 2 dieses Anforderungsprofiles näher beschriebenen besonderen Anforderungen sind (sofern zutreffend) zu beachten

2.8 Fahrzeuge für die Beladung von Gefahrgut werden vom Auftraggeber konsequent gem. Unterabschnitt 7.5.1.1 und 7.5.1.2 ADR kontrolliert. Fahrzeuge, die den geltenden Rechtsvorschriften nicht genügen, werden abgelehnt. Auch Fahrzeuge, die fahrzeugspezifischen Anforderungen dieses Anforderungsprofiles nicht genügen, können abgelehnt werden.

2.9 Windschutzscheiben sollen frei von Beschädigungen sein (s. nachstehende Abbildungen). Wenn sich solche Beschädigungen im Fahrersichtfeld (s. nachstehende Grafik) befinden und größer als eine € 2-Münze sind oder es sich um Risse handelt, die nicht als minimal bezeichnet werden können, kann dies zur Ablehnung führen.





2.10 Falls bei Gefahrguttransporten gemäß 5.4.3 ADR eine Schaufel gefordert wird, wird dieser Forderung entsprochen, wenn im Fahrzeug eine Schaufel oder ein Spaten (auch Klappspaten) aus Metall oder robustem Kunststoff mit Stiel mitgeführt wird. Schaufeln mit kurzem Stiel (z.B. Kehrschaufeln) werden nicht akzeptiert. Schaufeln/Spaten sollten eine Arbeitslänge (von der Spitze des Blattes bis zum Stielende) von mindestens ca. 100 cm und Klappspaten im ausgeklappten Zustand von mindestens ca. 55 cm haben.

2.11 Für Gefahrguttransporte gilt die Bestimmung gemäß 8.1.5.2 ADR hinsichtlich der mitzuführenden „Augenspülflüssigkeit“ als entsprochen, wenn entweder eine Flasche mit frischem, klarem, stillem Wasser oder eine Augenspülflasche mit spezieller Augenspülflüssigkeit mitgeführt wird. Falls Letzteres, darf deren Verfalldatum nicht überschritten sein.

2.12 Beförderung von Gefahrgut unter den erleichterten Bedingungen gem. Unterabschnitt 1.1.3.6 ADR (d. h. Freistellungen in Zusammenhang mit Mengen, die je Beförderungseinheit befördert werden) ist beim Auftraggeber kein Standard und bedarf deshalb der individuellen Abstimmung mit der jeweiligen Verladestelle und deren Zustimmung. Liegt deren Zustimmung nicht vor, müssen Gefahrgutsendungen, die die Mengengrenzen gemäß 1.1.3.6 ADR nicht überschreiten, wie normales Gefahr gut (d. h. ohne Nutzung der erleichterten Bedingungen) befördert werden.

2.13 Wenn sich auf zur Beladung gestellten Fahrzeugen, Containern oder Wechselbehältern befinden, müssen die Eckbeschlagverriegelungen (Twistlocks) voll funktionsfähig und ordnungsgemäß verriegelt sein.

2.14 Beim Transport von Produkten, die einer Temperaturkontrolle unterliegen (eine entsprechende Information ist Bestandteil des jeweiligen Auftrags), müssen die Fahrzeuge mit den erforderlichen Temperaturanzeige- und Alarmgeräten ausgerüstet sein und es besteht grundsätzlich das Verbot der Zuladung anderer Ladung. Ausnahmen von dieser Regel bedürfen der Zustimmung des Auftraggebers.

2.15 Ergänzend zu 2.1 gilt, dass Fahrzeuge aus Nicht EU-Mitgliedsstaaten, die nach 2015 zugelassen worden sind, analog den EU-Vorschriften mit einem Notbremsassistenzsystem (AEBS) ausgestattet sein sollten.

2.16 Wenn Fahrzeuge mit einem Notbremsassistenzsystem (AEBS) ausgestattet sind, darf dieses vom Fahrer während der Fahrt nicht deaktiviert werden.

3. AN DER BEFÖRDERUNG BETEILIGTE PERSONEN

3.1 Der Auftragnehmer hat zuverlässiges, entsprechend der Tätigkeit fachlich geschultes Fahrpersonal mit gültiger Fahrerlaubnis und ausreichender Fahrpraxis einzusetzen; bei Gefahrgut mit entsprechenden Schulungsbescheinigungen und Unterweisungen im Bereich der Sicherung.

3.2 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. Gefahrgütern und Abfällen,
2. den technischen Einrichtungen des Fahrzeuges,
3. den Ladungssicherungseinrichtungen,
4. den Ladehilfsmitteln und
5. der persönlichen Schutzausrüstung.

3.3 Der Fahrer des Auftragsnehmers hat auf Verlangen des Auftraggebers die nach § 7b Güterkraftverkehrsgesetz notwendigen Dokumente vorzulegen.

3.4 Der Auftragnehmer verpflichtet sich, die Arbeit seines Fahrpersonals so zu organisieren, dass die vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten eingehalten werden können.

3.5 In den Fahrzeugen der Auftragnehmer dürfen sich bei der Einfahrt auf das Betriebsgelände des Auftraggebers keine Personen befinden, die nicht zur Fahrzeugbesatzung gehören.

3.6 Die für abgeschlossene Betriebsgelände geltenden, bekannt gemachten Hausordnungen sowie die betriebsspezifischen Weisungen an den Be- und Entladestellen sind zu befolgen.

3.7 Es besteht ein generelles Alkohol- und Drogenverbot (gilt für Konsum und Mitnahme).

3.8 Der Auftragnehmer hat dafür zu sorgen, dass die Fahrzeugführer ihre Fahrzeuge immer wirksam gegen unbeabsichtigtes Wegrollen sichern (z.B. durch Feststellbremse und ggf. Benutzung von Unterlegkeilen).

3.9 Das Fahrpersonal muss sich während der Be- und Entladung im oder am Fahrzeug aufhalten oder sich offiziell bei einer verantwortlichen Person des Auftraggebers abmelden und nach Rückkehr am Fahrzeug wieder anmelden.

3.10 In den Betriebsstätten des Auftraggebers besteht für das Fahrpersonal die grundsätzliche Verpflichtung, folgende persönliche Schutzausrüstung mitzuführen und bei Verlassen des Fahrzeuges anzulegen:

1. Körperdeckende (lange) Arbeitsschutzkleidung
   (chemisch resistent bei Gefahrgut),

2. Sicherheitsschuhe (gem. ISO EN 20345), geschlossen ggf. leitfähig

(mindestens Sicherheitsstufe S 1)

3. Arbeitschutzhelm (muss festsitzend getragen werden)

4. Vollschutzbrille

5. Warnweste (gem. ISO EN 20471)

Anmerkung zu 3.10.2: Hinten offene Sicherheitsschuhe (z. B. Clogs mit Stahlkappe) werden nicht akzeptiert.

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

3.11 Für die Be- und Entladung von flüssiger und fester Schüttgutladung (Bulk) muss folgende zusätzliche persönliche Schutzausrüstung im Fahrzeug mitgeführt und bei der Ausübung von Be- und Entladetätigkeiten bei Bedarf vom Fahrer getragen werden:

1. Schutzkleidung (entsprechend dem Ladegut)
2. Sicherheitsschuhe (gem. ISO EN 20345), flüssigkeitsdicht (mindestens Sicherheitsstufe S 2)
3. Chemikalienbeständige Schutzhandschuhe (entsprechend dem Ladegut)
4. Dichtschließende Schutzbrille
5. Gesichtsschutz (bei ätzenden flüssigen Stoffen/Gasen)
6. Atemschutz (entsprechend dem Ladegut)
7. Auffanggurt zum Einklinken in Absturzsicherungsanlage (bei Bedarf)

3.12 Falls sich (bei Gefahrgut) ein Beifahrer im Fahrzeug befindet, der über keinen Führerschein und/oder keine ADR-Schulungsbescheinigung verfügt, muss für ihn eine Bestätigung seines Arbeitgebers (des Beförderers) vorgelegt werden können, dass er als offizieller Beifahrer fungiert. In diesem Fall gelten für ihn auch die Anforderungen an die persönliche Schutzausrüstung.

3.13 Die Anforderung 3.2 gilt erweitert dahingehend, dass alle Fahrer des Auftragnehmers zumindest Grundkenntnisse der Sprache des Landes „Deutsch“ (oder Englisch) der jeweiligen Lade- stelle haben müssen.

- Fahrer von Tankwagen über alle bei der Befüllung und Entleerung anfallenden Tätigkeiten sowie das Besteigen des Tanks und das Arbeiten auf dem Tank geschult sein müssen.

Falls für das Personal an der Werkseinfahrt oder befüll Station der Eindruck entstehen sollte, dass durch diesbezüglich mangelnde Qualifikation des Fahrers und/oder mangelnde Verständigungsmöglichkeit mit dem Fahrer die nötige Sicherheit im Werk bzw. an der Befüll Station gefährdet ist, kann dies zur Ablehnung des jeweiligen Fahrzeuges führen.

4. SICHERUNG

4.1 Die Berechtigung zur Abholung muss durch das Fahrpersonal nachgewiesen werden. Eine Identifizierung des Fahrzeugs und der gesamten Fahrzeugbesatzung (durch einen amtlichen Lichtbildausweis, z. B. Personalausweis, Pass, Führerschein oder Identification Card) muss möglich sein. Damit soll verhindert werden, dass eine Übernahme der Ware durch Unberechtigte erfolgt.

4.2 Der Auftragnehmer muss entweder die Anerkennung als „Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter" (Authorized Economic Operator – AEO) F oder S haben oder er teilt dem Auftraggeber auf dessen Verlangen in Form einer Sicherheitserklärung (z.B. Muster „AEO-Sicherheitserklärung" der Europäischen Kommission) mit, dass er die für die Sicherheit der Lieferkette relevanten Voraussetzungen erfüllt.:

4.3 Bei Anmeldung zur Beladung hat der Auftragnehmer dafür zu sorgen, dass vom Fahrzeugführer eine Legitimation zur Abholung vorgelegt werden kann, anhand derer der Auftraggeber die zu übernehmende Ladung, das Fahrzeug und den Fahrzeugführer identifizieren kann. Diese Legitimation sollte ein offizieller, schriftlicher Ladeauftrag (mit Name des Beförderers, Produktbezeichnung, Transportnummer und ggf. Warenempfänger) des Auftragnehmers an den Fahrer sein. Alternativ kann vom Fahrer auch nur eine Referenznummer (z. B. Transportnummer) vorgelegt werden, sofern er auf Verlangen mindestens ein weitere Kontrollfrage (z. B. Produktbezeichnung, Warenempfänger) zur abzuholenden Ladung beantworten kann. Die Legitimation zur Abholung kann auch auf einem elektronischen Medium (z. B. Mobiltelefon, Tablet-PC) vorgezeigt werden.

> *Anmerkung:*
> *In der Regel ist in Werken des Auftraggebers ohne Vorlage eines solchen Dokumentes oder einer Referenznummer keine Beladung möglich. Ausnahmen von dieser Regel sind jedoch möglich (z.B. für regelmäßig wiederkehrende oder in kurz aufeinander folgenden Intervallen erfolgende Abholungen).*

4.4 Der Auftragnehmer verpflichtet sich, Waren, die im Auftrag für Zugelassene Wirtschaftsbeteiligte (AEO) gelagert, befördert, an diese geliefert oder von diesen übernommen werden, an sicheren Betriebsstätten und an sicheren Umschlagsorten zu lagern und/oder zu verladen und diese Ware während der Lagerung, Verladung und Beförderung vor unbefugten Zugriffen zu schützen. Ferner stellt er sicher, dass das für die Lagerung, Verladung, Beförderung und Übernahme eingesetzte Personal zuverlässig ist.

4.5 Um Schmuggel von Menschen und/oder Waren in und an den Beförderungseinheiten, in denen Güter des Auftraggebers befördert werden, zu vermeiden, hat der Auftragnehmer dafür zu sorgen, dass die Beförderungseinheiten regelmäßig auf Unversehrtheit und versteckte Schmuggelmöglichkeiten überprüft werden.

5. EINSATZ VON SUBUNTERNEHMERN

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 von ihm eingesetzten Unterauftragnehmer das vorliegende Anforderungsprofil gleichermaßen erfüllen.

5.3 Das Managementsystem des Auftragnehmers muss den Einsatz von Subunternehmern miteinschließen.

5.4 Der Auftragnehmer darf nur Unterauftragnehmer einsetzen, die eine Verkehrshaftungsversicherung mit Einschluss der CMR-Haftung abgeschlossen haben.

5.5 Der Name der vom Auftragnehmer eingesetzten Unterauftragnehmer und ggf. weitere Unter-Unterauftragnehmer ist/sind dem Auftraggeber auf Verlangen vor Gestellung des Fahrzeuges mitzuteilen.

5.6 Falls der Auftragnehmer Transportaufträge des Auftraggebers an andere Auftragnehmer weitergibt (d.h. seinerseits Unterauftragnehmer damit beauftragt), hat er dafür zu sorgen, dass diesen bekannt ist, dass sie ihrerseits keine weiteren (Unter-) Auftragnehmer damit beauftragen dürfen. Sollte dies in Ausnahmefällen erforderlich werden, so bedarf es dafür der Zustimmung des Auftraggebers.

6. TRANSPORT

6.1 Sicherheit

6.1.1 Vor dem Transport ist die Verkehrssicherheit und die Vollständigkeit der Fahrzeugausrüstung durch den Fahrer zu überprüfen. Die vorgeschriebenen oder vereinbarten Ausrüstungen sind auf allen Fahrzeugen bis zum Beförderungsende mitzuführen.

6.1.2 Die gesetzlichen und eventuell darüberhinausgehenden Zusammenladeverbote/Trennvorschriften des Auftraggebers (s. Anlage 2) sind einzuhalten.

6.1.3 Zur Beladung sind Fahrzeuge zu bestellen, deren maximale Nutzlast den Anforderungen der Beauftragung (unter Berücksichtigung der gesetzlichen Bestimmungen) entspricht.

6.1.4 Es sollten (bei Gefahrgut) besonders sichere Transportwege gewählt werden, d. h. bevorzugte Benutzung von Autobahnen, sofern möglich Umfahrung von ausgewiesenen Schutzgebieten, Vermeidung des Durchfahrens reiner Wohngebiete und kein Parken in Wohngebieten.

6.1.5 Werden Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern geparkt, so sind sie zu überwachen oder dort abzustellen, wo ausreichende Sicherheit gewährleistet ist. Kein Parken in Wohngebieten.

6.1.6 Die Umladung von Komplett- oder Teilladungen (ab einem Bruttogewicht von 3000 kg) bedarf der Zustimmung des Auftraggebers. Ist während der Transportdurchführung eine Umladung erforderlich, sind an die Fahrzeugbeschaffenheit, Fahrer etc. vergleichbare Anforderungen zu stellen wie bei einer Beladung in den Werken des Auftraggebers

6.1.7 Der Fahrer hat das Fahrzeug an der ihm zugewiesenen Stelle zur Entladung bereitzustellen.

6.1.8 Der Fahrer darf nur nach Weisung eines Beauftragten des Empfängers (und unter dessen Aufsicht) entladen.

6.1.9 Der Auftragnehmer hat (bei Gefahrgut) für eine 24-Stunden-Bereitschaft für Beförderungszwischenfälle zu sorgen. In Notfällen muss eine verantwortliche und sachkundige Person erreichbar sein.

6.1.10 Vom Auftragnehmer sollen Maßnahmen ergriffen sein, die dazu beitragen, das Umstürzen der Fahrzeuge während der Fahrt zu verhindern. Solche Maßnahmen können z. B. sein: • Umsetzung der Richtlinie 2003/59/EG über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr; • Umsetzung der ECTA-Best Practice (BBS) Guideline „Sicherheit durch richtiges Verhalten – Richtlinie für das sichere Lenken von Lastkraftwagen“ (siehe www.ecta.com).

6.1.11 Bei vom Auftragnehmer veranlassten Umladungen im Verlauf der Beförderung sind vom Auftragnehmer insbesondere die in Anlage 2 aufgeführten Anforderungen zu beachten.

6.1.10 Vom Auftragnehmer sollen Maßnahmen ergriffen sein, die dazu beitragen, das Umstürzen der Fahrzeuge während der Fahrt zu verhindern. Solche Maßnahmen können z. B. sein: • Umsetzung der Richtlinie 2003/59/EG über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr; • Umsetzung der ECTA-Best Practice (BBS) Guideline „Sicherheit durch richtiges Verhalten – Richtlinie für das sichere Lenken von Lastkraftwagen“ (siehe www.ecta.com).

6.1.11 Bei vom Auftragnehmer veranlassten Umladungen im Verlauf der Beförderung sind vom Auftragnehmer insbesondere die in Anlage 2 aufgeführten Anforderungen zu beachten.

6.2 Umwelt und Nachhaltigkeit

6.2.1 Umweltbelastende Einflüsse sind zu vermeiden und, falls unvermeidbar, so gering wie möglich zu halten.

6.2.2 Der Auftragnehmer muss im Rahmen seiner Möglichkeiten bereit sein, durch technische und/oder organisatorische Maßnahmen den Ausstoß von Treibhausgasen (bezogen auf das Unternehmen des Auftragnehmers und die Transporte des Auftraggebers) positiv zu beeinflussen und zu reduzieren.

Mögliche technische und/oder organisatorische Maßnahmen können sein:

- Zertifizierung gemäß ISO 14001 oder Eco-Management and Audit Scheme (EMAS),
- Modal Shift (Auftragnehmer sollte in der Lage sein, intermodale Transportlösungen anzubieten)
- CO2-Report für das Unternehmen des Auftragnehmers
- Fahrerschulungen gem. ECO-Drive und Behaviour Based Safety (BBS) als Standard im Unternehmen
- Einsatz von Fahrzeugen mit günstigen Abgaswerten
- Einsatz technischer Maßnahmen zur Abgasreduzierung bei Fahrzeugen geringerer Abgasnormen (z.B. Motordrosselung),
- Verwendung von Qualitätsreifen
- Verwendung von Leichtlaufölen
- Verwendung moderner Telematik/Tourenplanungs- und –Optimierungssysteme,
- Verwendung alternativer Antriebstechniken
- Weitere aerodynamische Maßnahmen zur Reduzierung des Luftwiderstandes.

Die getroffenen Maßnahmen sind vom Auftragnehmer auf ihre Wirksamkeit hin zu überprüfen.

6.2.3 Valide, einheitliche und damit vergleichbare Daten von CO2- Emissionen sind eine wichtige Grundlage für die Reduktion der Treibhausgase. Auch die beim Transport von Rohstoffen und Fertigprodukten entstehenden Treibhausgase gehen in die Bilanz ein. Die sendungsbezogene Angabe von Energieverbrauch und Treibhausgas-Emissionen gemäß DIN EN 16258 mit Nennung der verwendeten Parameter und Methoden (z.B. VCI- Leitfaden zur Ermittlung der CO2-Emissionen in der Logistik der chemischen Industrie) sind dem Auftraggeber auf Wunsch zeitnah zur Verfügung zu stellen.

6.2.4 Von den Auftragnehmern wird die Beachtung der international anerkannten Mindeststandards des UN Global Compact und der Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (International Labour Organisation – ILO) erwartet.

6.2.5 Vom Auftragnehmer soll ein Umweltmanagementsystem auf Basis ISO 14001 unterhalten werden. Bei Preisgleichheit werden gemäß ISO 14001 zertifizierte Unternehmen bei der Auftragsvergabe bevorzugt

7. LIEFERSERVICE/INFORMATIONEN

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

- Übernahme der Ware zum vereinbarten Zeitpunkt;
- Einhaltung der zugesagten und vorgegebenen Laufzeiten und vorgegebenen Abliefertermine;
- Einhaltung Empfängerweisungen und -vorschriften bei der Ablieferung, soweit sie denen des Auftraggebers nicht widersprechen;
- Ermittlung des jeweiligen Standorts einer Sendung in angemessener Zeit;
- Unverzügliche Information des Auftraggebers bei Verzögerungen auf dem Transportweg, Mitteilung über den Grund der Verzögerung, getroffene Maßnahmen und den voraussichtlichen neuen Abliefertermins;
- Unverzügliche Information des Auftraggebers über Beanstandungen hinsichtlich der Warenqualität und -menge, die der Empfänger bei der Quittierung schriftlich vermerkt.

7.2 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 Subunternehmer) zu bilden.

7.3 Alle zur Verfügung gestellten Informationen und Daten sind vertraulich zu behandeln.

7.4 Der Auftragnehmer hat dafür zu sorgen, dass die 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.

8. BEFÖRDERUNGSPAPIERE/BEGLEITPAPIERE

8.1 Beförderungspapiere müssen ordnungsgemäß ausgefüllt sein und mit den übrigen Begleitdokumenten mitgeführt werden.

8.2 Bei Erteilung eines Speditionsauftrages durch den Auftraggeber hat sich der Auftragnehmer im Frachtbrief als „Absender“ einzutragen.

8.3 Bei Abschluss eines Beförderungsvertrages zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer hat der Auftragnehmer im Frachtbrief den Auftraggeber als „Absender“ einzutragen.

8.4 Die Ware darf nur gegen ein schriftliches Empfangsbekenntnis (Quittung) ausgehändigt werden. Dieses ist dem Auftraggeber auf Anforderung innerhalb angemessener Zeit zur Verfügung zu stellen und kann vom Auftragnehmer auch digital archiviert werden.

8.5 Beförderungspapiere/Begleitpapiere oder deren Inhalt dürfen – abgesehen von behördlichen Kontrollen – Dritten nicht zugänglich gemacht bzw. ausgehändigt werden.

8.6 Beförderungspapiere, die nicht den laufenden Transport betreffen, müssen von denen, die den laufenden Transport betreffen, separiert werden.

8.7 Die für die Beförderung von Gefahrgut vorzulegenden Nachweisdokumente (wie z. B. ADR-Schulungsbescheinigung des Fahrzeugführers oder Zulassungsbescheinigungen) müssen grundsätzlich im Original vorgelegt werden.

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:

- Bei der Beförderung in ein Drittland die Erteilung eines Ausfuhrnachweises nach § 10 Abs. 1 Nr. 2 UstDV.
- Bei der innergemeinschaftlichen Beförderung die Erteilung eines Versendungsbeleges nach § 17a Abs. 3 Satz 1 Nr.1 Buchstabe a UStDV. Im Regelfall ist hierfür das vom Auftraggeber zur Verfügung gestellte interaktive PDF-Formular zu nutzen.

8.10 Wenn gefahrgutrechtliche Nachweisdokumente zur Kontrolle einlaminiert vorgelegt werden, kann dies bei manchen Versandstellen des Auftraggebers zu Ablehnung des Fahrzeugs führen. Um solche Ablehnungen zu vermeiden, wird dem Auftragnehmer empfohlen, entweder keine einlaminierten Nachweisdokumente vorzulegen oder deren Akzeptanz bei der jeweiligen Versandstelle des Auftraggebers vorab zu erfragen.

8.11 Für in Deutschland zugelassene Fahrzeuge muss zur Kontrolle die Zulassungsbescheinigung Teil I („Fahrzeugschein“) vorgelegt werden. Falls dieser nur in Form einer Kopie vorgelegt wird, muss zusätzlich die Prüfbescheinigung der letzten Hauptuntersuchung vorgelegt werden.

8.12 Bei Erteilung von Beförderungsaufträgen für Produkte des Auftraggebers, die in § 35b GGVSEB (Gefährliche Güter, für deren Beförderung die §§ 35 und 35a GGVSEB gelten) genannt sind und deshalb in Deutschland den §§ 35 (Verlagerung) und 35a (Fahrweg) GGVSEB unterliegen (gilt auch für grenzüberschreitende Transporte), hat der Auftragnehmer für die Beantragung der Fahrwegbestimmung gem. § 35a GGVSEB sowie (falls zutreffend) der Bescheinigung gem. § 35 (4) GGVSEB zu sorgen und diese dem Auftraggeber auf Verlangen vor der ersten Transportdurchführung zu übermitteln und im laufenden Betrieb auf Verlangen des Auftraggebers (durch den Fahrzeugführer) vorzulegen.

8.13 Wenn für Transportaufträge, für die die Bedingungen gemäß 8.12 grundsätzlich erfüllt sind, Fahrzeuge gemäß den in § 35c GGVSEB aufgeführten Ausnahmen gestellt werden, hat der Auftragnehmer dem Auftraggeber den entsprechenden Nachweis zur Nutzung dieser Ausnahmen auf Verlangen vor der ersten Transportdurchführung zu übermitteln und im laufenden Betrieb auf Verlangen des Auftraggebers (durch den Fahrzeugführer) vorzulegen.

9. UNFÄLLE/SCHÄDEN/VERLUSTE

9.1 Bei der Gefährdung von Personen und/oder Beeinflussung der Umwelt ist immer unverzüglich die Feuerwehr und/oder die Polizei zu verständigen. Darüber hinaus sind dem Auftraggeber unter der im Beförderungsauftrag angegebenen Telefonnummer oder – außerhalb der Bürozeiten – der Notfalltelefonnummer des Auftraggebers (s. 9.4.2) folgende Angaben zu melden.

- Name und Firma des Meldenden;
- Amtliches Kennzeichen und Typ des Fahrzeuges; Frachtführer, Spediteur;
- Ort, Zeit und Hergang des Unfalles/Schadenfalles;
- Anzahl Verletzte/Tote, Umfang des Produktaustritts, Polizei/ Feuerwehr vor Ort;
- Sendungsdaten (Auftragsnummer, Bestimmungsort, Beförderer, Spediteur);
- vom Fahrer getroffene bzw. veranlasste Maßnahmen;
- Rückrufmöglichkeit für weitere Informationen (Name, Adresse, Telefon, Fax);
- ggf. eingeschalteter Havariekommissar (Name, Adresse, Telefon, Fax).

9.2 Über einen Unfall/Schadenfall im Zusammenhang mit der Beförderung ist vom Auftragnehmer ein Bericht anzufertigen, der dem Auftraggeber zeitnah zuzusenden ist.

9.3 Erkennbare Transportschäden und Warenverluste sind vom Auftragnehmer unverzüglich an den Auftraggeber zu melden; unabhängig von Ursache oder Verantwortung.

9.4 Bei einer drohenden oder bestehenden Gefahr im Laufe des Transports (z. B. eine sich anbahnende Produktreaktion oder ein Produktaustritt) 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 und/oder Schäden zu verhüten.

9.5 In jedem Fall ist bei Gefährdung von Personen und/oder der Umwelt immer unverzüglich Polizei und/oder Feuerwehr zu verständigen. Unmittelbar im Anschluss daran ist der Auftraggeber.

9.6 Wenn Produkte des Auftraggebers während der Beförderung beschädigt werden, außer Kontrolle geraten oder gestohlen werden, ist der Auftraggeber umgehend zu verständigen.

9.7 Beschädigte Verpackungen mit Produkten des Auftraggebers dürfen nur mit ausdrücklicher Zustimmung des Auftraggebers weiterbefördert werden. Dies gilt insbesondere bei Gefahrgütern, die unter Beachtung der für sie geltenden Vorschriften befördert werden müssen.

10. MANAGEMENTSYSTEME/AUDITS

10.1 Der Auftragnehmer hat ein auf ISO 9000 ff. basierendes Managementsystem anzuwenden.

10.2 Auf Anforderung wird der Auftragnehmer – soweit datenschutzrechtliche Aspekte dies zulassen – dem Auftraggeber oder dessen Beauftragten Einsicht in die Systemdokumentation gewähren und eine Auditierung der Betriebsabläufe gestatten.

10.3 Sicherheits- und Qualitätsaudits durch den Auftraggeber oder externe Inspektionsgesellschaften basieren auf dem Fragenkatalog „SQAS Transport Service“ des Europäischen Chemieverbandes (CEFIC). Dieser Fragenkatalog wird Auftragnehmern auch zur Selbstbeurteilung empfohlen.

10.4 Der Auftragnehmer hat ein an den Bedürfnissen der chemischen Industrie ausgerichtetes integriertes USGQ-Managementsystem zu unterhalten.

Um dieses System leicht beurteilen und mit Wettbewerbern vergleichen zu können, legt der Auftraggeber großen Wert darauf, dass vom Auftragnehmer ein SQAS-Assessment nach den Richtlinien des Europäischen Chemieverbandes (CEFIC) absolviert und aufrechterhalten wird (Detailinformationen hierzu s. www.sqas.org).

10.5 Auftragnehmer, die Produkte befördern, die Bestandteil der Lebens- oder Futtermittelproduktionskette sind (hierzu gehören auch Lebensmittel- und Futtermitteladditive), sind verpflichtet, sich gemäß den gesetzlichen Forderungen bei der jeweils zuständigen Behörde als Futtermittelunternehmer gemäß Artikel 9 (2) der Verordnung (EG) Nr. 183/2005 (Vorschriften für die Futtermittelhygiene) und/oder als Lebensmittelunternehmer gemäß Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 852/2004 (Vorschriften für die Lebensmittelhygiene) registrieren zu lassen und diese Registrierung dem Auftraggeber auf Verlangen vorzulegen.

10.6 Auftragnehmer aus dem Tank-/Silobereich, die Produkte befördern, die Bestandteil der Lebensmittelproduktionskette sind, haben ein integriertes Managementsystem gem. ISO 22000:2005 zu unterhalten, das HACCP, IFS, BRC und GMP+ abdeckt.

ANLAGE 1

FLÜSSIGE UND TROCKENE UNVERPACKTE GÜTER (IN BULK) IN TANKS, TANK-/ SILOFAHRZEUGEN, CONTAINERN, MULDEN- UND MULDENKIPPERN

Der Auftragnehmer hat für Folgendes Sorge zu tragen:

A.1.1 Technische Komponenten

A.1.1.1 Fahrzeugseitige Ausrüstungen und Ausstattungen wie Behälter, Entleerungseinrichtungen, Pumpen und das mitgeführte Schlauchmaterial, Fittings und Dichtungen müssen sauber, trocken und geruchsfrei sein, soweit nicht produktspezifisch besondere Absprachen getroffen werden.

A.1.1.2 Einsatz von für das jeweilige Ladegut 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 Fahrzeugzulassungen. Auf Verlangen sind Tankzulassungen für das zu befördernde Gut in angemessener Zeit zur Verfügung zu stellen.

A.1.1.6 Der bei der Gefahrgutbeförderung vorgeschriebene Tankmindestfüllungsgrad ist aus Sicherheitsgründen (Schwallwirkung) auch bei der Beförderung von Nicht-Gefahrgütern zu beachten. Der Auftragnehmer hat deshalb Behälter bereitzustellen, mit denen diese Vorgabe eingehalten werden kann. Der Auftragnehmer hat für Folgendes Sorge zu tragen:

A.1.1.7 Angabe der Anzahl der Schwallwände, falls vorhanden.

A.1.1.8 Kennzeichnung der Kammernummern an Domdeckeln, Befüllstutzen und den dazugehörigen Ausläufen.

A.1.1.9 Deutlich sichtbare Angabe und dauerhafte Anbringung des genauen Tank-/Kammervolumens an den Domdeckeln und Befüllstutzen.

A.1.1.10 Ausrüstung mit Vorrichtungen (Ösen) zum Anbringen der Produktschilder und Plomben an Ausläufen und Domdeckeln.

A.1.1.11 Ordnungsgemäßer Verschluss aller Entleerungseinrichtungen vor der Befüllung und aller Befüll Einrichtungen nach dem Befüllvorgang.

A.1.1.12 Ausrüstung mit einer eindeutig gekennzeichneten und funktionstüchtigen Erdungsvorrichtung.

A.1.1.13 Der Einstieg in leere Fahrzeugtanks/-Behälter in den Betriebsgeländen des Auftraggebers oder seiner Kunden ist im Regelfall nicht zulässig. Sofern ein Einstieg erfolgt, sind die diesbezüglichen Sicherheitsvorschriften einzuhalten.

A.1.1.14 Beim Besteigen von Tank-/Silofahrzeugen müssen Fahrzeugführer entweder vom Betrieb zur Verfügung gestellte oder eigene geprüfte persönliche Absturzschutzausrüstung benutzen. Ferner müssen sie im Anlegen und Benutzen dieser Schutzausrüstung unterwiesen sein.

A.1.1.15 Fahrzeuge mit Kippvorrichtung müssen gegen Bewegung mit aufrecht gestellter Ladefläche gesichert sein.

A.1.1.16 Falls das Öffnen/Verschließen der Domdeckel mittels Werkzeug vorgenommen werden muss, darf dieses keine Funken bilden.

A.1.1.17 Das Ladepersonal des Auftraggebers muss vom Fahrer über das Fassungsvermögen des Tanks bzw. der Tankkammern sowie über die höchstzulässige Zuladung zuverlässig informiert werden.

A.1.1.18 Entzündbare flüssige Stoffe dürfen nicht mit Kompressoren entladen (abgedrückt) werden.

A.1.1.19 Für Transporte von Produkten, für die der Auftraggeber einen zertifizierten Standard gemäß GMP+ B4 fordert (wie z. B. für bestimmte Füllstoffe und Lebens-/Futtermitteladditive), dürfen vom Auftragnehmer keine Tanks/Silos zur Beladung bereitgestellt werden, mit denen jemals verbotene Stoffe und Materialien der Frachtkategorie 1 („Transport-Ausschlussliste“), wie z.B. Tiermehl, befördert wurden.

Ausgenommen hiervon sind Tanks/Silos, die nach der Beförderung solcher Stoffe/Materialien durch eine geeignete Reinigung und Desinfektion unter strengen Auflagen mit anschließender Beurteilung durch eine gemäß EN 45004 akkreditierte und für die Überprüfung von Tanks/Silos speziell zugelassene Inspektionsgesellschaft rezertifiziert und freigegeben wurden.

A.1.1.20 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. Ausnahmen von dieser Regel sind möglich für bestimmte Produkte des Auftraggebers, die für die Lebens- oder Futtermittelindustrie (z.B. Futtermitteladditive) bestimmt sind. Bei Unklarheit muss vor der Gestellung die Zustimmung des Auftraggebers eingeholt werden.

A.1.1.21 Bei den vom Auftraggeber in Auftrag gegebenen Lieferungen ist eine Probenahme (sofern erforderlich) beim Empfänger (Kunden des Auftraggebers) durch den Fahrzeugführer weder vereinbart noch ist dies vom Auftraggeber erwünscht und folglich keine geschuldete Leistung des Auftragnehmers. Falls an der Entladestelle eine Probenahme erforderlich sein sollte, ist diese grundsätzlich nicht vom Fahrzeugführer durchzuführen.

A.1.1.22 Auf den Betriebsgeländen des Auftraggebers und dessen Kunden darf der Fahrzeugtank vom Fahrer erst bestiegen werden, wenn das Fahrzeug an der Be- bzw. Entladestation steht und eine geeignete Absturzsicherung benutzt wird.

A.1.2 Produktreste

Angestrebt ist die restlose Entleerung der Tanks. Werden aufgrund unvermeidbarer technischer Unzulänglichkeiten darüber hinaus Produktreste vorgefunden, sind die Tanks erst nach Rücksprache mit dem Auftraggeber einer Reinigung/Entsorgung zuzuführen.

A.1.3 Reinigungsanlagen

A.1.3.1 Der Auftragnehmer ist für die Auswahl einer geeigneten und zuverlässigen Reinigungsanlage verantwortlich. Als geeignet gelten Reinigungsanlagen, die mit den notwendigen Genehmigungen (hinsichtlich Betrieb und Entsorgung) die Reinigung und Entsorgung entsprechend den gesetzlichen Vorschriften und behördlichen Genehmigungen betreiben.

Es wird vorausgesetzt, dass sich die Reinigungsanlagen im Rahmen der Qualitätssicherung verpflichten, die erforderliche Maßnahmen (Inspektion, Wartung, Instandsetzung) termingerecht vorzunehmen und zu dokumentieren, nur qualifiziertes Personal einzusetzen und ggf. Auditierungen zuzulassen.

Dem Auftragnehmer wird deshalb empfohlen, Reinigungsunternehmen einzusetzen, die ein SQAS-Assessment für Tankreinigungsanlagen absolviert haben.

A.1.3.2 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.1.3.3 Der Auftraggeber stellt dem Auftragnehmer bei Bedarf Produkt Information (z. B. Sicherheitsdatenblatt) zur Verfügung, um eine ordnungsgemäße Reinigung und Entsorgung sicherzustellen. Entsorgungsnachweise sind dem Auftraggeber auf Anforderung vorzulegen.

A.1.3.4 Bei Tank-/Silofahrzeugen und Tank-/Silocontainern, die langfristig für den Transport eines bestimmten Produktes eingesetzt werden (dedicated/Einwegverkehr), sind hinsichtlich Reinigung und Entsorgung die Anweisungen des Auftraggebers zu beachten.

A.1.3.5 Der Auftragnehmer hat Tankreinigungen grundsätzlich bei Tankreinigungsanlagen durchführen zu lassen, die Mitglied des Europäischen Tankreinigungverbandes (EFTCO) sind. Von diesem Grundsatz darf in Ausnahmefällen abgewichen werden, wenn die Grundsatzanforderung in bestimmten Fällen wirtschaftlich unzumutbar ist. Dies ist dem Auftraggeber auf Verlangen in geeigneter Weise zu belegen.

A.1.4 Reinigungsnachweis

A.1.4.1 Alle Reinigungsbetriebe sind verpflichtet, einen Reinigungsnachweis zu erstellen, aus dem die ordnungsgemäße Reinigung ersichtlich ist. Es wird empfohlen, hierfür das „EFTCO Cleaning Document“ zu verwenden.

A.1.4.2 Der Reinigungsnachweis sollte folgende Mindeststandards beinhalten:

1. Format des Dokuments: DIN A4
2. Fortlaufende Unikat-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
    - für jede gereinigte Kammer die Angabe des zuletzt geladenen Produktes mit technischer Bezeichnung und UN-Nummer

Anmerkung: 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 heruntergeladen werden. Die Nomenklatur kann gegebenenfalls durch zusätzliche Codes und Sprachen erweitert werden.

4. Unterschrift des Reinigungsleiters und des Vertreters des Vertragspartners (im Allgemeinen des Fahrers)

Anmerkungen:

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

A.1.4.3 Der Reinigungsnachweis ist dem Beladebetrieb vor Beladung vorzulegen.

A.1.4.4 Der gem. A.1.4.3 vom Auftragnehmer vorzulegenden Reinigungsnachweis muss grundsätzlich von einer Tankreinigungsanlage ausgestellt sein, die eine gültige Bewertung gemäß SQAS Tank Cleaning hat. Von diesem Grundsatz darf in Ausnahmefällen abgewichen werden, wenn dies in bestimmten Fällen wirtschaftlich unzumutbar ist. Dies ist dem Auftraggeber auf Verlangen in geeigneter Weise zu belegen.

Das Anfang 2019 durch ECLIC gestartete elektronische Tankreinigungszertifikat (eECD) wird mittelfristig das ECD in Papierform ablösen. Der Auftraggeber wird sukzessive auf Reinigungsnachweise in Form von e-ECD umstellen und fordert seine Auftragnehmer auf, an diesem System teilzunehmen (Infos unter www. eclic.eu), d. h. sich dort als „EquipmentOperator“ zu lizenzieren.

A.1.4.5 Bei Entsorgungstransporten (Abfällen) genügt anstelle des Reinigungsnachweises gemäß A.1.4 (bei Bedarf) eine schriftliche Bestätigung des Auftragnehmers, dass der zur Beladung bereitgestellte Tank entweder gereinigt ist oder, wenn er ungereinigt ist, die Vorladung (und etwaige im Tank befindliche Reste der Vorladung) mit dem Ladegut verträglich ist. Sollte vom Auftraggeber für bestimmte Entsorgungstransporte ein Reinigungsnachweis

gemäß A.1.4 gefordert werden, wird dies mit dem Auftragnehmer vor der Auftragserteilung bilateral vereinbart.

A.1.4.6 Gereinigte Behälter und Förderleitungen müssen von jeglichen Rückständen aus Vortransporten frei sein (Ausnahmen von dieser Regel siehe A.1.4.5).

A.1.4.7 Verschulden eines vom Auftragnehmer beauftragten Reinigungsunternehmens hat der Auftragnehmer wie eigenes Verschulden zu vertreten

A.1.5 Vorproduktbescheinigung

A.1.5.1 Alle Logistikdienstleister, deren Tanks/Silos nach Absprache ungereinigt neu beladen werden, haben sicherzustellen, dass eine Vorproduktbescheinigung (Beispiel: s. Anhang) erstellt und vorgelegt wird.

A.1.5.2 Die Vorproduktbescheinigung muss mindestens folgende Angaben enthalten:

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

Diese Angaben können auch auf dem Abholschein vermerkt werden.

A.1.5.3 Die Anfang 2019 durch ECLIC gestartete elektronische Vorproduktbescheinigung (ePPL) wird mittelfristig die Vorproduktbescheinigung in Papierform ablösen. Der Auftraggeber wird sukzessive auf Vorproduktbescheinigungen in elektronischer Form umstellen und fordert seine Auftragnehmer auf, an diesem System teilzunehmen (Infos unter www.eclic.eu), d. h. sich dort als „Equipment Operator“ zu lizenzieren.

A.1.5.4 Der Aussteller der Bescheinigung stellt sicher, dass nach Entladung des Vorproduktes keinerlei Verunreinigungen (z. B. Staub, Fremdteile, Kondenswasser) in den Tank/Silo gelangt sind und der Tank/Silo im verschlossenen Zustand zur erneuten Beladung gestellt wird.

A.1.6 Prüfung vor Beladung

A.1.6.1 Der Auftragnehmer hat dem Auftraggeber die Überprüfung des ordnungsgemäßen Zustandes des Tanks und der Entleerungseinrichtungen vor Beladung zu ermöglichen.

ANLAGE 2

VERPACKTE GÜTER (NON-BULK) IN LKW, CONTAINERN UND WECHSELAUFBAUTEN

Der Auftragnehmer hat für Folgendes Sorge zu tragen:

A.2. Verpackte Güter

A.2.1 Gestellung von Fahrzeugen/Containern/Wechselaufbauten mit besenreiner, trockener, nagelfreier und mit Gabelstaplern befahrbarer (Belastbarkeit mindestens nach DIN EN 283) Ladefläche.

A.2.2 Gestellung von Fahrzeugen mit bordeigenen, wieder verwendbaren Ladungssicherungseinrichtungen in ausreichender Anzahl und Dimensionierung sowie ordnungsgemäßem Zustand, wie z.B.

- Sperrmittel (wie Spann- und Einsteckbretter oder verschiebbare Zwischenwände),
- Zurrmittel (wie genormte Gurte [LC = ≥2500 daN (gerader Zug) und ≥ STF 250 daN], Ketten, Seile, Netze),
- Antirutschmatten,
- Ladeflächen mit versenkbaren Zurrösen gemäß EN 12640 oder Zurrpunkt schienen (Multilochleiste) o.ä. bzw. Haltepunkten.

A.2.3 Gestellung von Fahrzeugen/Containern, bei denen Bordwände, Boden, Dach sowie Türen, Türdichtungen und Plane in augenscheinlich technisch einwandfreiem Zustand sind.

A.2.4 Kontrolle des Ladegutes auf äußerliche Unversehrtheit und Vollständigkeit (bei auf Ladungsträgern gepackten und ggf. unverpackten Verpackungen/Gebinden bezogen auf die Anzahl der Ladeeinheiten) durch den Fahrer, sofern dieser bei der Beladung anwesend ist.

A.2.5 Zustimmung zu und gegebenenfalls Mitwirkung bei Ladungssicherungsmaßnahmen (z.B. das Auslegen von Antirutschmatten) durch das Fahrpersonal.

A.2.6 Sachgemäße Ladungssicherung durchgehend bis zur letzten Entladestelle, gegebenenfalls durch

- Nachsicherung bei Teilentladung bzw. Umladung und
- verkehrs- und witterungsbedingte Kontrollen der Ladung hinsichtlich Stauung und Sicherung des Ladegutes während der Beförderung und gegebenenfalls Nachsicherung der Ladung.

A.2.7 Keine Bewegung von Fahrzeugen (leer oder beladen) mit geöffneten Bordwänden oder Laderaumtüren.

A.2.8 ergänzend zu A.2.6 gilt:

Überprüfung (durch Sichtkontrolle) der Ladungssicherung während der Dauer der Beförderung (d.h. bei Zwischenstopps z.B. aufgrund Lenkzeitpausen und/oder beim Anfahren zusätzlicher Be- und Entladestellen) auf offensichtliche Mängel. Dies gilt insbesondere dann, wenn die ursprünglich angebrachte Ladungssicherung verändert wurde (z.B. durch Umladung, Teilentladung, Zuladung).

Werden bei einer Sichtkontrolle offensichtliche Mängel festgestellt, hat der Fahrer des Auftragnehmers diese mit den ihm zur Verfügung stehenden Mitteln zu beheben. Sollte dies nicht möglich sein, ist die Weiterbeförderung so lange zu unterbrechen, bis die Mängel beseitigt sind. Die Vorgehensweise für die Mängelbeseitigung hat der Fahrer mit seiner Leitstelle oder der Versandstelle des Auftraggebers abzustimmen.

Anmerkung:

Die Verpflichtung zur Sichtkontrolle entfällt, wenn vom Fahrer des Auftragnehmers verplombte Beförderungseinheiten übernommen werden. Wenn bei verplombten Beförderungseinheiten die Wahrscheinlichkeit hoch ist, dass die vom Auftraggeber angebrachte Ladungssicherung durch abrupte Fahrmanöver ihre Wirkung verloren haben könnte, muss die Fahrt unterbrochen und die Leitstelle des Auftragnehmers zur Klärung des weiteren Vorgehens (z. B. Rücksprache mit dem Auftraggeber wegen etwaiger Entfernung der Verplombung zwecks Kontrolle der Ladungssicherung) kontaktiert werden

A.2.9 Keine Gestellung von Fahrzeugen, die eindeutig als solche des Lebens-, Genuss- und Futtermitteltransportes erkennbar sindbzw. aufgrund von Aufschriften vermuten lassen, dass mit ihnen Lebens-, Genuss- oder Futtermittel befördert werden. Ausnahmen von dieser Regel sind möglich für Produkte des Auftraggebers, die für die Lebens-/Futtermittelindustrie bestimmt sind (z.B. Lebensmittel und Futtermitteladditive) sowie Plexiglasprodukte. Bei Unklarheit hierzu ist vor der Gestellung die Zustimmung des Auftraggebers einzuholen.

A.2.10 Keine Gestellung von Fahrzeugen, die Nahrungs-, Genuss- oder Futtermittel aufgeladen haben. Ausgenommen hiervon ist Ladung des Auftraggebers, bei der es sich nicht um als Gefahrgut und/ oder Gefahrstoff eingestufte Produkte handelt (z. B. Lebensmittelund Futtermitteladditive, Füllstoffe, Plexiglasprodukte). Die Produkte Futtermitteladditive und Silica des Auftraggebers dürfen jedoch nicht zusammen in einem Fahrzeug zusammen verladen werden.

Anmerkung:

Der Begriff „Fahrzeug“ ist dabei so zu verstehen, dass im Fall der Gestellung von aus zwei Ladungsträgern bestehenden Beförderungseinheiten (d.h. Motorwagen mit Anhänger), bei denen nur in einem der beiden Ladungsträger Lebens- oder Futtermittel geladen sind, in dem anderen aber ausreichend Raum für die Ladung des Auftraggebers vorhanden ist, zur Beladung akzeptiert werden.

A.2.11 Gestellung von Fahrzeugen, die hinsichtlich ihrer Aufbaustabilität der DIN EN 12642 entsprechen. Bevorzugt werden vom Auftraggeber Fahrzeuge mit einer Aufbaufestigkeit nach DIN EN 12642 Code XL.

A.2.12 Wenn zur Beladung Schiebeplanenfahrzeuge (Tautliner/Curtainsider) gestellt werden, gelten für diese die zusätzlichen Anforderungen (s. Anhang zu dieser Anlage).

A.2.13 Mitführung von Ladungssicherungseinrichtungen in ausreichender Anzahl und Dimensionierung (z.B. für eine palettierte Komplettladung).

Pro Palettenreihe mindestens ein Zurrgurt mit Ratsche gemäß EN 12195 Teil 2 in technisch einwandfreiem Zustand, mit einer Länge von mindestens 8 m, mit denen die Ladeeinheiten kraft- oder formschlüssig (z.B. Direktzurren) fixiert werden können.

An manchen Verladestellen des Auftraggebers werden längere Zurrgurte als 8 m gefordert. Dies wird dem Auftragnehmer ggf. gesondert mitgeteilt.

Es sind grundsätzlich mindestens 20 Zurrgurte und eine ausreichende Anzahl von Kantengleitern mitzuführen. Abweichungen von dieser Regel (d.h. weniger Zurrgurte) sind möglich (z.B. aufgrund Mehrlochschienen und vorgesehener formschlüssiger Verladung bei Code XL-Fahrzeugen), bedürfen jedoch der Zustimmung des Auftraggebers. An manchen Verladestellen des Auftraggebers werden mehr als 20 Zurrgurte gefordert. Dies wird dem Auftragnehmer ggf. gesondert mitgeteilt.

So sollte ein Zurrgurt aussehen:



Hier einige ungenügende Beispiele:



Wenn weitere Zurrmittel, wie z.B. Ketten oder Seile, benötigt werden, wird dies vom Auftraggeber gesondert mitgeteilt. Falls erforderlich müssen Ketten und ggf. Drahtseile gemäß EN 12195 Teile 3 und 4 gefertigt und geprüft sein.

Anmerkungen (für alle Fahrzeugtypen):

Beim Niederzurren müssen die Zurrgurte so angeschlagen werden, dass kein Überschreiten der max. zulässigen Fahrzeuggesamtbreite von 2,55 m erfolgt

- *Es muss sichergestellt werden, dass Zurrgurte während der Beförderung nicht vom Fahrzeug herabfallen oder die Ladung beschädigen können.*
- *Das Verzurren über Bordwände ist nicht gestattet.*

A.2.14 Zurrgurte müssen außer Betrieb genommen werden, wenn sie Anzeichen von Schäden zeigen (die Kriterien für die Ablegereife von Zurrgurten sind in der Norm EN 12195-2 beschrieben).

A.2.15 Ausrüstung der Fahrzeuge und Wechselbrücken mit durchgängigen Mehrlochschienen mit Zurrpunkten im seitlichen Ladeflächenbereich (≤ 150 mm).

Bei Fahrzeugen ohne Mehrlochschienen erwartet der Auftraggeber mindestens eine Ausrüstung mit Zurrpunkten gemäß DIN EN 12640 und einer Zurrpunktfestigkeit von mindestens 2000 daN.

Die Zurrpunkte müssen konstruktiv so an/in der Ladefläche positioniert sein, dass sie vor und nach dem Beladeprozess frei zugänglich und beweglich sind und z.B. von der Ware auch bei ganzflächiger Beladung nicht zugestellt werden können

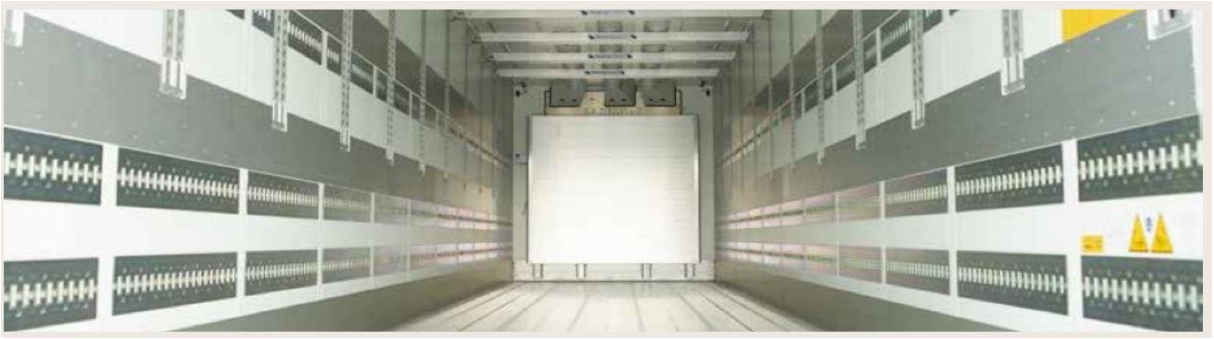
Bei geschlossenem Fahrzeugaufbau muss ein Herausfallen der Zurrgurte ausgeschlossen sein. Ist die Zurrpunktposition ungünstig, so dass beim Niederzurren der Druckpunkt auf die Ladung nicht positioniert werden kann, so kann dies wegen des erforderlichen Mehraufwandes durch den Auftraggeber auch zur Ablehnung des Fahrzeugs führen.

Anmerkung (für alle Fahrzeugtypen):

Fahrzeuge ohne eine ausreichende Ausrüstung hinsichtlich der Zurrpunkte und ohne ausreichende Bordwandfestigkeit sind von der Beladung ausgeschlossen.

A.2.16 Bei Standard-Planenfahrzeugen müssen unbeschädigte Einsteckbretter (sofern diese zum Fahrzeugaufbau gehören) vollständig vorhanden sein, mindestens jedoch bis zur Oberkante der Ladung. Bei formschlüssigen Verladungen muss die Seitenlattung aus metallischen Werkstoffen beschaffen sein (bei Schiebeplanenfahrzeugen siehe Anhang).

A.2.17 Wenn vom Auftragnehmer Fahrzeuge mit Kofferaufbauten zur Beladung gestellt werden, müssen diese mit einem geeigneten Rückhaltesystem (z.B. eine, in Bezug auf Beschaffenheit und Masse der zu übernehmenden Ladung, ausreichende Anzahl formschlüssig arretierbarer Teleskopstangen (z.B. Dach und Boden) und Lochleisten in den seitlichen Wänden in ausreichen der Höhe) für die Sicherung entgegengesetzt zur Fahrtrichtung ausgestattet sein (s. nachstehend das Foto eines idealen Kofferaufbau Fahrzeuges und nachstehende Anmerkungen).



Anmerkungen:

- *Sofern eine ausreichende Anzahl von Zurrpunkten nach DIN EN 12 640 und Zurrgurten vorhanden ist, kann die Ladung vom Auftraggeber ersatzweise auch diagonal gezurrt werden.*
- *Die Verwendung von Teleskopstangen, die nur über Reibschluss positioniert werden und folglich physikalisch weitestgehend unwirksam sind (ausgenommen für leichte Güter mit einer Rückhaltekraft < 50 daN), werden 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 Ankerschienenrückhaltesystem in drei verschiedenen Ebenen (ca. 40, 80 und 160 cm vom Boden) zu beschaffen. Auch Kofferaufbauten müssen nach EN 12642 Code XL zertifiziert sein. Das Zertifikat beschreibt die Aufbaufestigkeit und muss mitgeführt werden.*

A.2.18 Ladeeinheiten (z. B. foliengewickelte oder -umschrumpfte Paletten) dürfen ohne die ausdrückliche Zustimmung des Auftraggebers nicht verändert werden.

A.2.19 durchgehend temperaturkontrollierte Beförderung von im Beförderungsauftrag als temperaturempfindlich bzw. durchgehend frostsichere Beförderung von im Beförderungsauftrag als frostempfindlich deklarierten Gütern (entsprechend der getroffenen Vereinbarung).

A.2.20 Werden Fahrzeuge bereitgestellt, auf denen sich fremde Ladung auf der Ladefläche befindet, muss diese vorschriftsmäßig gesichert sein. Ist dies nicht der Fall, wird dem Fahrzeugführer die Gelegenheit gegeben, die Fremdware vorschriftsmäßig zu sichern. Ist er dazu nicht in der Lage, wird die Beladung des Fahrzeugs abgelehnt.

Anmerkung:

Die Durchführung von Ladungssicherungsmaßnahmen an oder Umpositionierung fremder Ladung wird vom Auftraggeber aus versicherungstechnischen Gründen abgelehnt.

A.2.21 Keine Gestellung von Beförderungseinheiten mit Einachsanhänger oder Anhänger mit Tandemachse. Ausnahmen von dieser Regel sind mit Zustimmung des Auftraggebers möglich.

A.2.22 Laderäume-/flächen von Fahrzeugen für den Transport von Produkten des Auftraggebers, die in die Herstellung von Nahrungs- oder Futtermitteln eingehen (wie bestimmte Füllstoffe und Futtermitteladditive), müssen trocken und sauber (d. h. absolut frei von Resten und Gerüchen vorheriger Ladungen) sein.

A.2.23 Zur Beladung gestellte Frachtcontainer müssen eine gültige CSC-Zulassung (insbesondere Prüfdatum) oder alternativ eine gültige ACEP-Zulassung haben.

A.2.24 Der Auftragnehmer hat dafür zu sorgen, dass die vom Auftraggeber übernommenen Güter beim Empfänger ohne Behinderung durch andere Güter entladen werden können (d. h. auf der Beförderungseinheit leicht zugänglich und nicht durch andere Güter überstapelt sind) und dass Metallfässer des Auftraggebers im Verlauf der Beförderung (zur Vermeidung von Korrosion durch Schwitzwasser) nicht ohne Zustimmung des Auftraggebers nachträglich mit Folien jeglicher Art umwickelt werden.

A.2.25 Wenn Planen von Planenfahrzeugen und Open-Top-Containern Risse (länger als 6 cm) und/oder Löcher (Durchmesser > 3 cm) aufweisen, kann dies zur Ablehnung des Fahrzeugs führen. Wirksam reparierte Risse und/oder Löcher gelten nicht als Ablehnungsgrund:

A.2.26 Wenn ladungsabhängig reibwerterhöhende Mittel (z.B. Antirutschmatten) benötigt werden, sind diese vom Auftragnehmer für das gesamte Ladegut in ausreichender Anzahl beizustellen. Bei Fahrzeugen, die eine Antirutschbeschichtung der Ladefläche mit einem überprüfbaren Reibbeiwert von mindestens 0,6 µ haben, werden (ungeachtet der Art der Ladung) keine Antirutschmatten benötigt.

Anmerkungen zu Antirutschmatten (ARM):

Bei Verwendung von ARM zur Ladungssicherung von Ladeeinheiten

- *müssen alle ARM die gleiche Stärke/ Dicke aufweisen*
- *dürfen nicht ablegereif sein*
- *müssen einen Reibbeiwert von mindestens 0,6 µ haben und sollten eine Mindeststärke von 6 mm und eine Mindestgröße von 1200 mm x 100 mm (Länge x Breite) aufweisen.*

Alternativ werden auch ARM in anderen Dimensionen (z. B. 300 mm x 200 mm) akzeptiert. Bei der Verwendung anderer ARM darf keine Mischreibung entstehen, d. h. sie müssen so ausgelegt sein, dass auch unter Belastung kein Kontakt der Ladung mit der Fahrzeugladefläche besteht.

A.2.27 Besonderheit für den Fährverkehr über See (Ro/Ro-Verkehr):

Wegen der vertikal entstehenden Beschleunigungskräfte im Seeverkehr muss die Ladung ggf. zusätzlich durch Niederzurren gesichert werden. Darauf kann nur verzichtet werden, wenn die Ladung formschlüssig verladen werden kann, der Fahrzeugaufbau nach DIN EN 12642 Code XL geprüft ist und die im Seeverkehr entstehenden Beschleunigungskräfte sicher aufnehmen

kann. Andernfalls muss mit deutlich längeren Ladezeiten gerechnet werden, die vom Auftragnehmer entsprechend zu berücksichtigen sind.

A.2.28 Besonderheit für Fahrzeuge ≤ 3,5 t zulässige Gesamtmasse (z. B. KEP-Dienste):

Solche Fahrzeuge müssen (bei Gefahrgut) eine Trennwand als Abtrennung zwischen Laderaum und Fahrgastzelle haben und mit Zurrpunkten gemäß DIN ISO 27956 ausgerüstet sein und geeignete Ladungssicherungshilfsmittel mitführen.

ANLAGE 2/ANHANG

ANFORDERUNGEN AN ZUR BELADUNG BEREITGESTELLTE SCHIEBEPLANENFAHRZEUGE (CURTAINSIDER/TAUTLINER)

A.2.A.1 Fahrzeugtypen

A.2.A.1.1 Möglichst Gestellung von Beförderungseinheiten mit einer nachgewiesenen Aufbaufestigkeit gemäß DIN EN 12642 Code XL oder einer nachgewiesenen gleichwertigen Auf- baufestigkeit.

A.2.A.1.2 Mindestens jedoch Gestellung von Fahrzeugen mit einer nachgewiesenen Aufbaufestigkeit gemäß DIN EN 12642 Code L.

A.2.A.1.3 Fahrzeuge mit unbestimmter (nicht nachgewiesener) Aufbaufestigkeit werden vom Auftraggeber in der Regel nicht akzeptiert. Falls solche Fahrzeuge im Einzelfall dennoch beladen werden sollen, bedarf dies der ausdrücklichen Zustimmung der jeweiligen Verladestelle des Auftraggebers.

A.2.A.2 Für alle Fahrzeugtypen gilt

A.2.A.2.1 Einstecklatten müssen mindestens bis zur Ladungsoberkante in technisch einwandfreiem Zustand vorhanden sein

Da bei einer Ladungssicherung durch Formschluss die Code XL-Seitenplane mit Holzeinstecklatten als alleiniges Sicherungsmittel zu elastisch ist, müssen die Seitenlatten aus metallischen Werkstoffen bestehen.

A.2.A.2.2 Fahrzeugausstattung mit Mehrlochschienen mit Zurrpunkt- abständen ≤ 150 mm ist ein ausdrücklicher Wunsch des Auftraggebers.

Sind keine Mehrlochschienen vorhanden, müssen im Längenabstand von ≤ 600 mm Zurrpunkte nach DIN EN 12640 vorhanden sein.

A.2.A.2.3 An den Längsseiten der Ladefläche sollen Palettenanschlagleisten vorhanden sein.

A.2.A.2.4 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 diesbezüglichen Vorschriften (s. 7.5.7.2 ADR) zu beachten. Sofern hinsichtlich der Stapelfähigkeit der Versandstücke Zweifel bestehen, bedarf es der Entscheidung des Auftraggebers, ob er einer doppellagigen Verladeweise (ggf. mit Einbringen einer Zwischenlage, z. B. Sperrholz- oder Kunststoffplatten, zur Gewichtsverteilung) zustimmt.

A.2.A.3 Für Schiebeplanenfahrzeuge gemäß DIN EN 12642 Code XL gilt zusätzlich:

A.2.A.3.1 Im Fahrzeug muss ein gültiges Zertifikat mitgeführt werden, in dem angegeben ist, welche Ladungsarten über Formschluss gesichert werden können.

A.2.A.3.2 Drei Paar verstärkte Schieberungen und fünf Einsteckbretter aus Leichtmetall pro Rungenfeld ggf. mit Verankerung im seitlichen Bodenbereich und der Möglichkeit seitlich Sperrbalken einzuhängen.

A.2.A.3.3 Die Stabilität der Seitenlatten muss so beschaffen sein, dass diese für eine formschlüssige Verladeweise einem Seitenladungs- druck von 5000 daN bei einer Querbeschleunigung von 0,5 g standhalten kann. Alternativ kann auch eine höherwertige Seitenlattung (dann auch in geringerer Anzahl, z. B. bei Systemen der Hersteller Allsafe TruXafe) vorhanden sein. Die Seitenlattung sollte mit entsprechenden Stabilitätswerten gekennzeichnet sein

LÜLSDORF FUNCTIONAL SOLUTIONS

ANLAGE 3

HAFTUNG UND VERSICHERUNG

A.3.1 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.

A.3.2 Der Auftragnehmer verpflichtet sich,

- für seine Haftung für innerdeutsche Transporte eine Versicherung nach HGB § 407 ff und für grenzüberschreitende Transporte nach CMR,
- eine Versicherung für seine Haftung für Binnentransporte/ Inlandstransporte im europäischen Ausland nach dem jeweils geltenden nationalen Recht,
- eine Fahrzeug-Haftpflichtversicherung mit Einschluss eines Deckungsbetrages für Personenschäden jeweils in Höhe der landestypischen gesetzlich vorgeschriebenen Mindestdeckungssumme,
- 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 zu verpflichten, die Haftung nach CMR und für Binnentransporte/Inlandstransporte im europäischen Ausland zu versichern sowie für die eingesetzten Fahrzeuge eine Haftpflichtversicherung mit der national gesetzlich vorgeschriebenen Mindestdeckungssumme und eine Betriebshaftpflichtversicherung in der unter dem 4. Aufzählungspunkt unter A.4.2 genannten Höhe abzuschließen.

A.3.3 Der Auftragnehmer bestätigt den Versicherungsschutz entsprechenden vorstehenden Bestimmungen durch die schriftliche Anerkenntnis dieses Anforderungsprofils.

A.3.4 Auf besonderen Wunsch des Auftraggebers hat der Auftragnehmer den jeweiligen Versicherungsschutz durch schriftliche Bescheinigung seiner Versicherer/der Versicherer seiner Unterauftragnehmer zu belegen.