

Anforderungsprofil für
Dienstleistungen im Auftrag

der

Leschaco Gruppe

Allgemeine Bedingungen für die
Abwicklung und Durchführung
von logistischen Dienstleistungen

- *LKW-Verkehre* -

Alle Güterarten
(Gefahrgut und nicht klassifizierte Güter)

Inhaltsverzeichnis

1.0 Allgemeines – Generelle Anforderungen	5
1.1 Umwelt (Environment)	5
1.2 Nachhaltigkeit (Sustainability)	5
1.3 Korruptionsbekämpfung (Anti Corruption and Bribery)	6
1.4 Menschenrechte	6
1.5 Compliance	6
2.0 Rahmenbedingungen	7
2.1 Gesetze und Verordnungen	7
2.2 Weisungen des Werkschutzes	8
2.3 Fahrzeugdokumente	8
3.0 Vertragsgrundlage	9
4.0 Pflichten des Auftragnehmers	9
5.0 Übernahme von Leercontainern	12
5.1 Rolle des Fahrers bei der Leercontainerübernahme	12
5.2 Technische Mindestanforderungen	13
6.0 Vorschriften für die Sicherung – Kapitel 1.10 ADR/RID/ADN	14
7.0 Sicherheitsvorkehrungen gegen Terroranschläge beim Transport gefährlicher Güter	14
8.0 Schulungen/Unterweisungen	15
8.1 Unterweisung aller beteiligten Personen	15
8.2 Fahrerschulung	15
9.0 Gesetz über die illegale Beschäftigung (GüKBllBG) und das Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG)	16
10.0 Transportdurchführung (Subunternehmer)	16
10.1 Selbsteintritt	16
10.2 Einsatz von Subunternehmern	16
11.0 Fahrpersonal	17
12.0 Persönliche Schutzausrüstung	17
12.1 Liste der Schutzausrüstungsgegenstände	18
13.0 Ausrüstung der Fahrzeuge	19
13.1 Feuerlösch-ausrüstung gem. Abschnitt 8.1.4 ADR	19
13.2 Zusätzliche Ausrüstung (ADR)	20
13.3 Zusätzliche Ausrüstung (Kundenanforderungen)	21
13.4 Unterlegkeile gem. §41 StVZO (Fahrzeug in D zugelassen)	21
13.5 Planenaufbauten und Tautliner	22

13.6 Hauptuntersuchung (HU)	22
13.7 Bereifung der Fahrzeuge	22
14.0 Transportequipment	23
14.1 Einwandfreier Zustand des Equipments	23
14.2 Fahrzeuge, die für Lebens- und Futtermitteltransporte eingesetzt werden	23
14.3 Verwendung von Containerchassis	23
14.4 Unbegleitete Beladung und Anforderung an Zusatzstützen	23
14.5 Formschlüssige Ladungssicherung	24
14.6 Ladungssicherungsmaterialien	24
15.0 Sicherer und umweltschonender Transport / Sicherheit in der Lieferkette	25
15.1 Fahrzeugkontrolle vor Fahrtantritt	25
15.2 Wahl des Transportweges	25
15.3 Umladung	26
15.4 Umweltbelastung	26
15.5 Bundesimmissionsschutzgesetz – Ozonregelung	26
15.6 24-Stunden-Bereitschaft und Notfallplan	26
15.7 Transportüberwachung	26
15.8 Abstellen der Fahrzeuge	26
15.9 Verhalten bei besonderen Witterungsverhältnissen	26
16.0 Versicherung / Haftung	27
16.1 Güter- und Vermögensschäden	27
16.2 Haftungsbestimmungen und Haftungshöhe	27
16.3 Fahrzeug-Haftpflichtversicherung	27
16.4 Betriebshaftpflichtversicherung	28
16.5 Versicherungsbestätigung nach GüKG	28
17.0 Transportdokumente	28
17.1 Schriftliche Auftragserteilung durch Leschaco	28
17.2 Informationen zum transportierten Gefahrgut	28
17.3 Erstellung von Beförderungs-/Begleitpapieren	28
18.0 Be- und Entladung der Fahrzeuge / Ladungssicherung	29
18.1 Warenkontrolle bei Übernahme (Stückgut)	29
18.2 Übernahme von Komplettladungen	29
18.3 Einhaltung des zulässigen Gesamtgewichtes	29

18.4 Bekanntgabe bereits geladener Gefahrgüter.....	29
18.5 Verantwortlichkeiten bei der Ladungssicherung	29
18.6 Be- und Entladen von Tankcontainern / Tanklastzügen	30
18.7 Beachtung und Einhaltung der Werksvorschriften	30
19.0 Termine	30
19.1 Einhaltung von Terminvorgaben	30
19.2 Verhalten bei Transportverzögerungen	30
20.0 Ablieferung der Ware	30
20.1 Ablieferungsnachweis	30
20.2 Warenverluste	31
21.0 Meldung von besonderen Vorkommnissen	31
21.1 Informationspflicht des Auftragnehmers	31
21.2 Inhalt der Meldung	31
22.0 Zollabwicklung	31
23.0 Hygienische Maßnahmen	32
24.0 Mobiltelefone, Fotoapparate und Kameras	32
24.1 Mitführen von Foto-, Videokameras und Fotohandys	32
24.2 Benutzung von Mobiltelefonen	33
25.0 Nicht akzeptable Gegenstände im Führerhaus	33
26.0 Qualitäts- und Umweltmanagementsysteme	33
27.0 CEFIC SQAS – BBS	34
27.1 SQAS (Safety and Quality Assessment System)	34
27.2 BBS (Behaviour Based Safety)	34
28.0 Gerichtsstand	35

1.0 Allgemeines – Generelle Anforderungen

1.1 Umwelt (Environment)

Der Schutz unserer Umwelt und der sparsame Umgang mit Ressourcen ist eine der wichtigsten Aufgaben unserer Zeit. Wenn auch nachfolgende Generationen in einer lebenswerten Umwelt aufwachsen sollen, müssen wir alle aktiv an der Gestaltung von ökonomischen und ökologischen Wirtschaftsprozessen teilnehmen. Wir sind uns unserer Verantwortung bewusst und wollen durch eine ständige Verbesserung unserer umweltrelevanten Prozesse dazu beitragen, dass auch die Lebensqualität von nachfolgenden Generationen gewährleistet bleibt.

Wir erwarten von unseren Partnern, dass auch sie sich so aufstellen und eigene Ziele definieren, die uns bei unserem Vorhaben und bei der Umsetzung der Kundenanforderungen unterstützen.

Das Management und die Mitarbeiter der Leschaco Gruppe haben deshalb gemeinsam beschlossen, die geltenden Umweltstandards bei allen geschäftlichen Tätigkeiten zu berücksichtigen. Es ist unser Ziel, die geschäftlichen Aktivitäten so zu gestalten, dass umweltrelevante Aspekte bei allen Planungen berücksichtigt und in die festgelegten Prozesse mit eingearbeitet werden.

Wir haben weltweite Umweltstandards für unsere Firmengruppe definiert und erwarten auch von unseren Partnern, dass Umweltstandards für das eigene Unternehmen festgehalten werden.

1.2 Nachhaltigkeit (Sustainability)

Nachhaltiges Wirtschaften ist die wichtigste Voraussetzung für die Zukunftsfähigkeit einer Volkswirtschaft im globalen Welthandel unserer Zeit. Nur wer sich rechtzeitig den Herausforderungen unserer Zeit stellt, kann in unserer globalen Welt bestehen.

Als international tätiges Logistikunternehmen, das in vielen Regionen dieser Welt mit eigenen Häusern vertreten ist, arbeiten wir ständig daran, unsere weltweit gültigen Prozesse weiter zu entwickeln um den geänderten Anforderungen gerecht zu werden. Ziel ist es, schon sehr früh zu erkennen, welche Herausforderungen in den nächsten Jahren auf uns zukommen, um unser Planen und Handeln daran auszurichten.

Die Geschäftsleitung und alle Mitarbeiter verpflichten sich, die Grundsätze unserer Firmenphilosophie zu beachten und umzusetzen. Kernziel unserer Philosophie ist es, die logistischen Prozesse ständig zu überwachen, alle Möglichkeiten für nachhaltiges Handeln zu erkennen, zu analysieren und die positiven Ergebnisse in unsere Prozesse zu integrieren.

Der Begriff Nachhaltigkeit umfasst für uns in erster Linie die folgenden Punkte:

- Achtung von Recht und Gesetz
- Bewertung der ökologischen und ökonomischen Auswirkungen unseres Handelns
- Sparsamer Umgang mit Ressourcen
- Achtung berechtigter Interessen von Dritten

Von unseren Geschäftspartnern erwarten wir, dass sie sich ebenfalls mit dieser Thematik auseinandersetzen und angemessene Programme im eigenen Unternehmen umsetzen.

1.3 Korruptionsbekämpfung (Anti Corruption and Bribery)

Wer in einer globalen Welt verantwortlich handeln will, der muss sich auch für die Bekämpfung von Korruption jeglicher Art einsetzen. Korruption kann nicht nur zu erheblichen volkswirtschaftlichen Schäden führen, sondern sie schädigt bei Bekanntwerden auch die Reputation eines Unternehmens nachhaltig.

Wir unterstützen die gesellschaftlichen Maßnahmen, die gegen jede Art der Korruption eingesetzt werden und fordern auch unsere Geschäftspartner auf, entsprechend zu handeln.

Von unseren Geschäftspartnern erwarten wir, dass Korruptionsbekämpfung aktiv in das tägliche Handeln eingebunden ist und von allen Mitarbeitern gelebt wird.

1.4 Menschenrechte

- Wir achten und unterstützen den internationalen Schutz der Menschenrechte
- Wir stellen unsere geschäftlichen Aktivitäten so auf, dass wir uns nicht an Menschenrechtsverletzungen mitschuldig machen. Wir verurteilen jegliche Art von Zwangsarbeit und unterstützen im Rahmen unserer Möglichkeiten deren Abschaffung.
- Wir verurteilen jegliche Art von Kinderarbeit und unterstützen im Rahmen unserer Möglichkeiten deren Abschaffung

Das Gleiche erwarten wir auch von unseren Subunternehmern und Geschäftspartnern.

1.5 Compliance

Anmerkungen zum Thema Compliance

Die Anschläge des 11. September 2001 haben dazu geführt, dass die EU mit zwei so genannten Antiterrorismusverordnungen reagiert hat (Verordnung (EG) Nr. 2580/2001 und die Verordnung (EG) Nr. 881/2002). Die Verordnungen führen eine neue Art von Embargos in das europäische Außenwirtschaftsrecht ein. Es sind nicht wie üblich Lieferungen in bestimmte unter Embargo gestellte Länder verboten bzw.

unter Genehmigungsvorbehalt gestellt, sondern jegliche Geschäftskontakte zu bestimmten Personen und Organisationen auch innerhalb Deutschlands und der EU.

Neben dem eigentlichen Text enthalten die Verordnungen eine Auflistung von Personen, Vereinigungen und Körperschaften, die an terroristischen Handlungen beteiligt sind und deren Gelder und sonstige Vermögenswerte im Rahmen des Kampfes gegen die Finanzierung des Terrorismus einzufrieren sind. Gelistet sind Personen und Organisationen insbesondere aus dem arabischen Raum, aber auch aus der EU und Deutschland. Unternehmen werden dazu verpflichtet, durch innerbetriebliche Maßnahmen wirksam zu verhindern, dass direkte oder indirekte Geschäftskontakte zu Terrororganisationen und ihnen zugeordneten Einrichtungen und Einzelpersonen aufgebaut oder unterhalten werden. Die Nichtbeachtung dieser Regelungen bzw. Verstöße dagegen werden in Deutschland mit hohen Strafen bedroht.

Die beiden Verordnungen verfolgen das Ziel, die Finanzquellen terroristischer Vereinigungen auszutrocknen. Sie stimmen darin überein, dass

- Gelder
- andere finanzielle Vermögenswerte und
- wirtschaftliche Ressourcen

der Terrorgruppen Terroristen, Unternehmen und Organisation eingefroren werden und diesen keine Gelder, finanziellen Vermögenswerte und wirtschaftliche Ressourcen direkt oder indirekt zur Verfügung gestellt werden dürfen.

„Weder direkt noch indirekt dürfen Terroristen und Terrorgruppen Geld und wirtschaftliche Ressourcen zur Verfügung gestellt werden. Wirtschaftliche Ressourcen sind Vermögenswerte jeder Art, so dass die Verordnung auch die direkte oder indirekte Lieferung von Gütern jeglicher Art an die genannten Personen, Gruppen und Organisationen verbietet. Dieses Verbot gilt weltweit unabhängig von dem Bestimmungsland der Lieferung und kann auch Inlandsgeschäfte betreffen.“

Für alle ergibt sich daraus die Verpflichtung, zu überprüfen, ob Firmen, Organisationen oder Personen, mit denen man zusammenarbeitet, in den betroffenen Listen genannt sind. Zu diesen Listen gehören allerdings nicht nur die von der EU veröffentlichten Auflistungen, sondern auch diverse "Black Lists" der USA. Keiner kann sich darauf berufen, dass er die Adressen / Partner von seinem Kunden vorgegeben bekommen hat. Auch diese Adressen müssen überprüft werden. Wir empfehlen Ihnen dringend, sich mit diesem Thema auseinanderzusetzen, weil bei Verstößen mit drastischen Strafen gerechnet werden muss.

2.0 Rahmenbedingungen

2.1 Gesetze und Verordnungen

Die für die Abwicklung und Durchführung von Transporten zutreffenden Vorschriften (Gesetze und Verordnungen), wie z. B.

- StVo; StVZo; FZV- GüKG – HGB; CMR; CIM
- Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter
- ADR, RID (GGVSEB) und alle anderen Transportvorschriften für gefährliche Güter (z. B. Tunnelverordnung in Österreich und der Schweiz) etc.
- Abfallgesetzgebung
- Wasserhaushaltsgesetz
- Bundesimmissionsschutzgesetz (und dazugehörige Verordnungen)
- Umweltgesetze der EU, des Bundes und der Länder
- Compliance (Gesetze/Verordnungen zur Bekämpfung von Terrorismus)
- Anti-Korruption (Gesetze/Verordnungen zur Bekämpfung von Korruption)
- behördliche Anordnungen
- berufsgenossenschaftliche Vorschriften (z.B. BGI 800)
- sonstige Sicherheitsvorschriften

müssen grundsätzlich eingehalten werden. Verstöße gegen diese Bestimmungen können die Aufkündigung des Vertragsverhältnisses nach sich ziehen.

2.2 Weisungen des Werkschutzes

Das Fahrpersonal hat den Weisungen von Werkschutz, Feuerwehr und Kontrollbehörden Folge zu leisten. Das gilt auch für die Anweisungen, die bei der Einfahrt ins Werk als schriftliche Sicherheitsanweisungen, Laufzettel, Sicherheitsbelehrungen etc. übergeben werden.

2.3 Fahrzeugdokumente

Bei Transporten, die für uns durchgeführt werden, müssen die Fahrzeugpapiere (Fahrzeugscheine) als Originaldokumente mitgeführt werden. Fotokopien sind nicht zulässig.

Als abweichende Regelung kann nur das in der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV), § 11 - Zulassungsbescheinigung Teil I - beschriebene Verfahren akzeptiert werden:

- (1) Die Zulassungsbescheinigung Teil I wird nach dem Muster in Anlage 5 ausgefertigt. Sind für denselben Halter mehrere Anhänger zugelassen, kann für den Anhänger abweichend von Satz 1 oder zusätzlich von der Zulassungsbehörde auf Antrag ein Verzeichnis der für den Halter zugelassenen Anhänger ausgestellt werden. Aus dem Verzeichnis müssen Name, Vorname und Anschrift des Halters sowie Marke, Fahrzeugklasse und Art des Aufbaus, Leermasse, zulässige Gesamtmasse und bei Sattelanhängern auch die Stützlast, die Fahrzeug-Identifizierungsnummer, das Datum der ersten Zulassung und das Kennzeichen der Anhänger ersichtlich sein.
- (5) Die Zulassungsbescheinigung Teil I sowie das Anhängerverzeichnis nach Absatz 1 Satz 2 ist vom jeweiligen Fahrer des Kraftfahrzeugs mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen.

3.0 Vertragsgrundlage

Der Speditionsvertrag, der im einzelnen auch als Frachtvertrag bezeichnet werden kann, bildet die Grundlage für die Geschäftsverbindung. Der Speditionsvertrag wird schriftlich oder mündlich erteilt. Die Auftragsannahme durch den Auftragnehmer erfolgt ebenfalls schriftlich oder mündlich. Speditionsverträge, die über das normale Tagesgeschäft hinausgehen (z. B. Schwertransporte, Projekte etc.), müssen sowohl schriftlich erteilt, als auch schriftlich bestätigt werden.

Darüber hinaus gelten

- diese allgemeinen Transport-Durchführungsrichtlinien
- separat abgeschlossene Vereinbarungen.

Der Auftragnehmer hat im Rahmen des bestehenden Vertrages grundsätzlich im Interesse der Leschaco Firmengruppe zu handeln. Auftragsdaten dürfen nur dann weitergegeben werden, wenn es für die Durchführung des Auftrages erforderlich ist.

4.0 Pflichten des Auftragnehmers

Der Vertragspartner der Leschaco Gruppe ist als Auftragnehmer dafür verantwortlich, dass

- alle gesetzlichen und vertraglichen Bestimmungen/Vereinbarungen eingehalten werden, das gilt insbesondere auch für alle umweltrelevanten Gesetze und Verordnungen;
- für die Auftragsdurchführung erforderlichen Genehmigungen vorliegen und behördliche Auflagen eingehalten werden;
- durch organisatorische Maßnahmen sichergestellt ist, dass er seinen Pflichten gegenüber dem Auftraggeber und den auftragsbezogenen Partnern nachkommen kann;
- nur einwandfreie und für den jeweiligen Auftrag geeignete Fahrzeuge und Anhänger, Wechselbrücken/Container, Kräne/Hubgeräte, sowie sonstiges Equipment (einschließlich Seile, Gurte, Spannbretter etc.) verwendet werden;
- die Führer der zur Beladung bereitgestellten Fahrzeuge, mindestens eine Sprache der beim jeweiligen Transport berührten ADR-Mitgliedstaaten verstehen und lesen können. Ausnahmen hiervon, die grundsätzlich der Zustimmung des Auftraggebers bedürfen, sind dem Auftraggeber rechtzeitig vor Fahrzeugstellung mitzuteilen.
- bei Transporten von leicht verderblichen Lebensmitteln nur Beförderungsmittel mit gültiger ATP-Bescheinigung/ATP-Zertifikat eingesetzt werden und das in jedem Fall die Kerntemperaturen der zu transportierenden Güter bei Übernahme, zusammen mit dem Ablader gemessen und im Beförderungspapier vermerkt werden.
- die geladenen Container, wie beauftragt, in den Hafen verbracht werden. Es ist **nicht** gestattet, die vorgegebenen „Closing-Termine“ (späteste Anliefer-

termine) eigenmächtig abzuändern, auch nicht in Absprache mit den Terminalbetreibern. Kann der geplante Transportablauf nicht wie vorgegeben durchgeführt werden, ist das grundsätzlich vorher mit dem Leschaco Sachbearbeiter abzustimmen. Das zwischenzeitliche (nicht vorher geplante) Abstellen von Containern ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung von Leschaco gestattet.

- Beim temperaturgeführten Transport von Stückgut muss ein mobiles, schreibendes Temperaturmessgerät im Laderaum des Beförderungsmittels eingebracht werden. Das Fahrpersonal muss angewiesen werden, die Einhaltung der Temperatur während des Transportes regelmäßig zu prüfen und die Überprüfung zu dokumentieren.
- die im Straßengüterverkehr eingesetzten Fahrzeuge des eigenen Betriebes, mit Sicherungseinrichtungen gegen unbefugte Benutzung (Türschlösser und Lenkradschloss) und zusätzlich mit einer Wegfahrsperre (auch mechanisch – Bevorzugt werden elektronische Systeme) ausgerüstet sind und die Fahrer angewiesen werden, diese Sicherungseinrichtungen bei jedem Verlassen des Fahrzeuges zu aktivieren.
- die für die Sicherung eigener oder in seinem Einfluss- und Verantwortungsbereich befindlicher fremder beladener Kraftfahrzeuge, Anhänger und Wechselbrücken/Container gegen Diebstahl, Raub oder sonstige Straftaten gesorgt wird, insbesondere auch zur Nachtzeit, an Wochenenden und Feiertagen;
- die für die Auftragsabwicklung eingesetzten elektrischen Geräte, einschließlich Zubehör, insbesondere die Hard- und Software zur Datenverarbeitung oder Steuerung von Maschinen und Anlagen, in ihrer Funktionsfähigkeit nicht gestört werden und eine, den jeweiligen Erfordernissen entsprechende, Sicherung der Daten gewährleistet ist;
- bei Zwischenlagerungen nur für den jeweiligen Auftrag geeignete Lager- bzw. Umschlagsgebäude oder -flächen, sowie technisches oder sonstiges Equipment genutzt werden und das gesetzliche und behördliche Auflagen erfüllt werden, Sicherungseinrichtungen in ihrer Funktionsfähigkeit nicht gestört sind und dass die für die Lagerung genutzten Lager/Abstellflächen so beschaffen sind, dass es auch bei ungewolltem Produktaustritt nicht zu gravierenden Umweltschäden kommen kann;
- Schnittstellenkontrollen im eigenen Betrieb durchgeführt und dokumentiert werden;
- Mitarbeiter sorgfältig ausgewählt und überwacht werden;
- die Fahrer über die nach den geltenden Vorschriften erforderliche Schulungsbescheinigung (diese Bescheinigung darf **nicht** laminiert sein) verfügen, diese mitführen und bei der LKW-Abfertigung zur Prüfung vorlegen;
- dass für neu einzustellendes Fahrpersonal Referenzen aus vorherigen Arbeitsverhältnissen vorhanden sind;
- das von ihm und von seinem Vertragspartner eingesetzte Personal für die ausgeübten Tätigkeiten qualifiziert ist;
- das von ihm und seinem Vertragspartner eingesetzte Personal über ein Fahrerhandbuch (oder eine ähnlichen Dokumentation) verfügt, in welchem die wesentlichen Themen behandelt werden. Das Handbuch sollte auf Basis von

BBS (Behaviour Based Safety) Richtlinien für das sichere Lenken von Lastkraftwagen erstellt werden (Herausgegeben von ECTA, EPCA und CEFIC).

- nur zuverlässiges, umsichtiges Fahrpersonal mit ausreichender Fahrpraxis und gültiger Fahrerlaubnis eingesetzt wird;
- die Fahrzeugführer ihre Fahrzeuge immer wirksam gegen unbeabsichtigtes Wegrollen sichern (Feststellbremse und ggf. Benutzung von Unterlegkeilen.
- das von ihm eingesetzte Personal an Basis- und Aufbauschulungen, die für eine ordnungsgemäße Auftragsabwicklung erforderlich sind, teilgenommen hat und das diese Basisschulungen auch relevante Umweltaspekte und -schutzmaßnahmen, Compliance und Anti-Korruptionsaspekte berücksichtigen;
- das Fahrpersonal sich vor der Beförderung mit dem Inhalt der „Schriftlichen Weisungen“ (Unfallmerkblätter) vertraut macht und diese im Fahrzeug mitführt, wie in 5.4.3.2 und 5.4.3.3. ADR, gefordert;
- bei kennzeichnungspflichtigen Gütern/Transporten, die am Fahrzeug vorhandenen Warntafeln vom Fahrpersonal sichtbar gemacht und ggf. die Kennzeichnungsnummern bzw. Gefahrzettel angebracht werden;
- der Fahrer bei Übernahme von CTU's (Containern, Tankcontainer, Wechselbrücken etc.) überprüft, ob alle erforderlichen Placards/Marks angebracht wurden (er sollte in den Begleitpapieren dokumentieren, dass er die Prüfung durchgeführt hat und das alle erforderlichen Placards/Marks bei Übernahme vorhanden waren). Übernimmt er die CTU ohne Prüfung (und ggf. Reklamation beim Verladebetrieb) und bei der Anlieferung im Seehafen wird festgestellt, dass die CTU nicht ordnungsgemäß gekennzeichnet wurde, muss er die fehlenden Placards kaufen und ersetzen. Gibt es keine plausiblen Erklärungen, warum bei der Anlieferung Placards gefehlt haben, gehen die Kosten zu seinen Lasten. Grundsätzlich möchten wir so schnell wie möglich über einen derartigen Vorfall informiert werden. Sollte es zu Problemen kommen (unterschiedliche Auffassung von Terminalpersonal und Fahrer) muss sich der Fahrer unverzüglich mit uns bzw. seinem Disponenten in Verbindung setzen, damit die Angelegenheit geklärt werden kann;
- bei erlaubnispflichtigen Gefahrgütern (Listengüter GGVSEB §35) die Auflagen eingehalten werden. Die Beförderungserlaubnis ist mitzuführen und auf Verlangen der Ladestelle vorzulegen;
- sich das Fahrpersonal über die Sicherheits- und Ordnungsbestimmungen in den Werken informiert und diese einhält;
- das Fahrpersonal angewiesen wird, keine betriebsfremden Personen im Fahrzeug mitzunehmen. Das gilt auch für Familienangehörige des Fahrers (auch wenn kein Gefahrgut transportiert wird).
- das Fahrpersonal keine Tiere (auch keine Haustiere wie Hunde oder Katzen) im Fahrzeug mitführt;
- die Fahrer mit dem Inhalt dieses Anforderungsprofils vertraut sind und entsprechend handeln;
- ein zweiter Fahrer, der sich auf dem Fahrzeug befindet, die gleiche Schutzausrüstung mitführt, wie der Fahrer;
- die gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten eingehalten werden;
- Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern nur auf bewachten Parkplätzen abgestellt werden;

- sich das Fahrpersonal vor jedem Einsatz von dem ordnungsgemäßen Zustand des Fahrzeuges und seiner Ausrüstungsgegenstände überzeugt (Wir setzen voraus, dass diese Kontrolle mittels einer Checkliste durchgeführt und dokumentiert wird - Muster siehe Anlage
- bei entsprechenden Situationen, wie Pannen-/Unfallhilfe, Bergungs- und Abschlepparbeiten, die BGI 800 angewandt wird.

5.0 Übernahme von Leercontainern

5.1 Rolle des Fahrers bei der Leercontainerübernahme

Bei der Übernahme von Leercontainern aus Depots und Terminals muss darauf geachtet werden, dass das Equipment den gesetzlichen Anforderungen und technischen Vorgaben unserer Kunden entspricht.

Der LKW-Fahrer hat bei der Übernahme der Container eine Schlüsselfunktion und muss die erforderlichen Prüfungen durchführen. Durch das Zeichnen des Interchanges bestätigt er dem Depot/Terminal (= Vertragspartner der Reeder), dass er einwandfreies Equipment übernommen hat. Spätere Reklamationen werden durch den Reeder abgelehnt und Kosten, die durch eine Ersatzgestellung (weil der Kunde die Beladung des Containers abgelehnt hat) und durch erneute Handlings entstehen, werden nicht übernommen. Bei der Rücklieferung eines abgelehnten Containers wird dann in der Regel ein Eingangsinterchange durch das Depot/Terminal erstellt, in dem sehr genau festgehalten wird, welche Schäden am Container sind. Nicht selten kommt dann der Reeder zu uns und möchte die diversen Reparaturen, die jetzt erforderlich sind, von uns bezahlt haben, weil die festgestellten Mängel gemäß dem vom Fahrer unterschriebenem Ausgangsinterchange bei Übergabe des Containers nicht vorhanden waren.

Der Fahrer muss sich bei der Übernahme von Leercontainern von der Einsatzfähigkeit des Containers überzeugen. Diese Kontrolle muss sorgfältig durchgeführt werden, damit ungeeignetes Equipment gar nicht erst übernommen wird. Er muss darauf achten, dass die Eintragungen im Interchange den Tatsachen entsprechen. Eine allgemeine Eintragung wie z. B. „Used Container“ darf nicht akzeptiert werden. Nach der allgemein gültigen Rechtsprechung hat auch der Fahrer Sorgfaltspflichten. Übernimmt der Fahrer einen Container, der offensichtlich technische Mängel, wie z. B. gebrochene Rahmenteile, stark verbeulte Wände, defekte Türen aufweist oder keine gültige CSC/ACEP – Kennzeichnung hat und der Container wird später vom Kunden abgelehnt, werden wir die Kosten für diese Fehlgstellung nicht übernehmen. Sollte das Depot/Terminal nicht in der Lage sein, einwandfreies Equipment freizustellen, muss sich der Fahrer mit dem Auftraggeber in Verbindung setzen, damit eine Klärung über den Reeder erfolgen kann.

5.2 Technische Mindestanforderungen

Technische Mindestanforderungen, die grundsätzlich bei jedem Container einzuhalten sind:

Container außen: Dach/Stirn und Seitenwände	- keine Risse und Löcher vorhanden - keine Beulen und Dellen, die die Ladungshöhe/-breite des Containers nachhaltig beeinträchtigen
Türen	- Türen lassen sich einwandfrei öffnen und schließen - die Verriegelungen arbeiten einwandfrei - die Verriegelungsstangen sind nicht verbogen oder deformiert - die Türgummis sind einwandfrei, schließen bündig ab und verhindern somit das Eindringen von Feuchtigkeit
Innen:	- der Boden weist keine Löcher oder Bruchstellen auf und ist augenscheinlich mit Flurförderfahrzeugen befahrbar - der Container ist frei von Schrauben, Nägeln und anderen hervorstehenden Objekten, die die Ladung beschädigen könnten - der Boden ist frei von Verunreinigungen, Ladungsrückständen und ist geruchsneutral - der Container hat keine umlaufende Sockelleiste, die die Innenbreite verringert (mindestens 2,34 m Innenbreite) - Laschösen sind vorhanden, stehen nicht vor und sind zum Befestigen der Ladung geeignet - der Container ist innen trocken und frei von Schweißwasser
Containerrahmen:	- die Bodenlängs- und -querträger sind einwandfrei und weisen keine großen Dellen, Risse (z. B. an vorhandenen Staplertaschen) auf und haben keine sicherheitsbeeinträchtigende Korrosion. - die Dachlängs- und -querträger sind einwandfrei und weisen keine großen Dellen, Risse und sicherheitsbeeinträchtigende Korrosion auf - die Eckpfosten an der Tür- und der Stirnseite sind technisch einwandfrei und weisen keine großen Dellen, Risse und sicherheitsbeeinträchtigende Korrosion auf - die Eckbeschläge (Corner Fittings) sind in einwandfreiem Zustand, eine ordnungsgemäße Verriegelung kann vorgenommen werden.

Zulassungen:	- Das erforderliche CSC-Sicherheitszulassungsschild ist vorhanden und mit den erforderlichen technischen Daten versehen. - Die Testdaten sind auf diesem Schild vermerkt oder der Container verfügt über eine gültige ACEP-Plakette.
--------------	--

6.0 Vorschriften für die Sicherung – Kapitel 1.10 ADR/RID/ADN

Die Terroranschläge des 11. September 2001 und die Terroranschläge der letzten Jahre, haben dazu geführt, dass auch für den Transport gefährlicher Güter mit den Landverkehrsträgern Straße, Schiene und Binnenschifffahrt, Maßnahmen zur Sicherung gegen mögliche terroristische Gefahren entwickelt wurden. Auf Basis entsprechender UN-Empfehlungen wurden **Maßnahmen zur Sicherung** – im englischen beschrieben mit **Security**, im Unterschied zur klassischen **Safety (Sicherheit)** – in das Kapitel 1.10 ADR/RID/ADN aufgenommen.

Die Maßnahmen, die sich aus diesen neuen Anforderungen ergeben, sollen der präventiven Terrorismusbekämpfung dienen. Speziell für Transporte mit Gefahrgütern, die ein hohes Gefahrenpotential darstellen, sollen Maßnahmen und Vorkehrungen getroffen werden, die z. B. den Diebstahl oder Missbrauch von gefährlichen Gütern verhindern. Betroffen sind nicht nur die spezifischen Transportvorgänge sondern die gesamte Transportkette. Das bedeutet, dass alle Prozesse, die zur Transportkette gehören (Lagerung, Umschlag, Veredelung etc.), in die Untersuchung mit eingebunden werden müssen.

Als Vertragspartner der Leschaco Gruppe bestätigen Sie, dass

- alle Anforderungen die sich aus dem ADR/RID/ADN Abschnitt 1.10 ergeben haben, durch Sie und die von Ihnen eingesetzten Subunternehmer umgesetzt wurden.
- die erforderlichen Unterweisungen im Bereich der Sicherung, gemäß Abschnitt 1.10.2. durchgeführt und die betroffenen Mitarbeiter sensibilisiert wurden.
- ein Sicherungsplan gem. Abschnitt 1.10.3.2 erstellt und eingeführt wurde (wenn Stoffe mit hohem Gefahrenpotential transportiert werden).

7.0 Sicherheitsvorkehrungen gegen Terroranschläge beim Transport gefährlicher Güter

Die folgenden Anforderungen, die der Sicherung von Chemikalientransporten dienen müssen unbedingt eingehalten werden:

- Straßentankzüge und Tankcontainer mit gefährlichen Gütern sind beim Parken auf bewachten oder abgeschlossenen Gelände abzustellen.

- Neufahrzeuge müssen mit einem **Diebstahlschutz** (z. B. elektronische oder mechanische Wegfahrsperre) ausgerüstet sein. Ob und in welchem Zeitraum Fahrzeuge nachgerüstet werden können, ist intern vom Dienstleistungsunternehmen zu prüfen.
- Es muss eine **Kommunikationsmöglichkeit** mit dem Fahrzeug bzw. Fahrzeugführer geben (z. B. Mobiltelefon, Transponder o. Ä.).
- Fahrzeugführer müssen sich mit einem **gültigen amtlichen Dokument mit Lichtbild** (Personalausweis, Pass) ausweisen können. Der Führerschein muss natürlich auch mitgeführt werden, reicht als Ausweisdokument aber nicht aus.
- Die **Zuverlässigkeit** der eingesetzten Fahrer wird von den Dienstleistungsunternehmen überprüft (z. B. durch Einholen von Referenzen über vorherige Arbeitsverhältnisse, polizeiliche Führungszeugnisse etc.).

8.0 Schulungen/Unterweisungen

8.1 Unterweisung aller beteiligten Personen

Die bei den Beteiligten gemäß Kapitel 1.4 ADR beschäftigten Personen, deren Arbeitsbereich die Beförderung gefährlicher Güter umfasst, müssen in den Anforderungen, die die Beförderung gefährlicher Güter an ihren Arbeits- und Verantwortungsbereich stellt, eingewiesen werden. Die Unterweisung muss auch die in Kapitel 1.10 ADR aufgeführten besonderen Vorschriften für die Sicherung von Beförderungen gefährlicher Güter beinhalten.

8.2 Fahrerschulung

Für Transporte des Auftraggebers gilt folgende Erweiterung an die Schulung / Unterweisung der Fahrer:

- Schulungsnachweis gemäß Kapitel 8.2 ADR für Fahrer von Fahrzeugen mit einem zul. Gesamtgewicht > 3,5 t. auch dann, wenn die Mengengrenzen gemäß 1.1.3.6 ADR unterschritten werden.
- Für Fahrer von Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht ≤ 3,5 t. entweder Schulungsnachweis gemäß 1.) oder Unterweisung gemäß Kapitel 1.3 ADR, wobei in dem Teil der Unterweisung gemäß Unterabschnitt 1.3.2.3 ADR insbesondere die Ladungssicherung und die auf die Ladung wirkenden fahrdynamischen Kräfte zu thematisieren sind.

Wir empfehlen unseren Partnern, bei der Schulung der Fahrer die Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung zu berücksichtigen.

9.0 Gesetz über die illegale Beschäftigung (GüKBilBG) und das Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG).

Der Auftragnehmer verpflichtet sich, die Bestimmungen des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) einzuhalten. Er stellt sicher, dass

- er oder sein Auftragnehmer versichert ist und über die für den Transport erforderlichen Erlaubnisse und Berechtigungen nach § 3 und § 6 GüKG (Erlaubnis, Gemeinschaftslizenz, CEMT-Genehmigung, Drittstaatengenehmigung,) verfügt.
- nur Fahrpersonal mit der erforderlichen Arbeitsgenehmigung eingesetzt wird. Er verpflichtet sich ferner, dafür Sorge zu tragen, dass das Fahrpersonal eine amtliche Bescheinigung nach § 7b Abs.1, Satz 2 GüKG besitzt und auf jeder Fahrt mitführt.
- dem Bevollmächtigten der Ladestelle (z.B. Werkschutz) alle mitzuführenden Dokumente auf Verlangen zur Prüfung ausgehändigt werden.
- die erforderlichen generellen Weisungen an sein Personal weitergegeben werden.
- diese Vorlagepflicht und die weiteren, vorstehend bereits beschriebenen Pflichten in den Frachtvertrag mit ausführenden Frachtführern (wenn er den Transport nicht im Selbsteintritt durchführt) aufgenommen werden und nur solche Frachtführer eingesetzt werden, die die Voraussetzungen des §7b GüKG zuverlässig erfüllen; der Auftragnehmer verpflichtet sich zur Kontrolle der Einhaltung dieser Vorschriften durch die ausführenden Frachtführer.

Der Einsatz ausländischer Frachtführer für Binnenbeförderung (Kabotagefrachtführer) ist nur nach ausdrücklichem schriftlichen Einverständnis des Auftraggebers zulässig.

10.0 Transportdurchführung / Subunternehmer

10.1 Selbsteintritt

Im Rahmen des abgeschlossenen Speditionsvertrages besorgt der Auftragnehmer den Gütertransport im Selbsteintritt.

10.2 Einsatz von Subunternehmern

Setzt der Auftragnehmer für die ihm übertragenen Aufgaben Subunternehmer ein, muss er sicherstellen, dass diese "Allgemeinen Bedingungen" und alle gesetzlichen und sonstigen Vorschriften gleichermaßen erfüllt werden. Wir behalten uns vor, zu überprüfen, ob diese Anforderungen an die Subunternehmer weitergegeben wurden.

Die Auswahl der Subunternehmer oder sonstiger Erfüllungsgehilfen muss mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns getroffen werden. Es muss sichergestellt

werden, dass die erforderlichen Versicherungen eingedeckt und unterhalten werden.

Ein Auftrag darf höchstens einmal untervermittelt werden, d.h. der Auftragnehmer muss seinem Subunternehmer den Einsatz weiterer Subunternehmer ausdrücklich verbieten.

Der Auftragnehmer hat die tatsächliche Einhaltung dieses Verbots zu überwachen. Ein Subkontrakt über Frachtvermittler/Frachtenbörsen ist nicht zulässig. Die Auftraggeber sind berechtigt, der Beauftragung eines Subunternehmers zu widersprechen, wenn auf Tatsachen begründete Zweifel an der Eignung oder Zuverlässigkeit des Subunternehmers bestehen.

11.0 Fahrpersonal

Nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 in den USA, hat sich auch das Umfeld beim Transport gefährlicher Güter grundlegend verändert. Das für unsere Transporte eingesetzte Fahrpersonal muss sachkundig und zuverlässig sein. Die Zuverlässigkeit der eingesetzten Fahrer (speziell bei Neueinstellungen) muss, wie bereits erwähnt, durch den Unternehmer überprüft werden. Diese Prüfung sollte z. B. durch das Einholen von Referenzen über vorherige Arbeitsverhältnisse oder über ein polizeiliches Führungszeugnis erfolgen. Das Fahrpersonal muss mit den technischen Einrichtungen und den Ausrüstungsgegenständen des Fahrzeuges vertraut sein.

Für Gefahrguttransporte sind, soweit gesetzlich vorgeschrieben, ausschließlich geschulte Fahrer einzusetzen. Die Fahrzeugführer sind anzuweisen, dass sich insbesondere bei Gefahrguttransporten keine betriebsfremden Personen im Fahrzeug befinden. Es besteht ein generelles Alkohol- und Drogenverbot. Diese Forderung beinhaltet auch das Verbot von Medikamenten, die zu einer Beeinträchtigung der Reaktionen des Fahrers führen können.

Soweit keine besonderen Absprachen getroffen wurden, darf der Fahrer nicht mitwirken bei

- Probenentnahmen
- Arbeiten auf Containern (Absturzgefahr)
- Umfüllen von Tanks in Verpackungen (TC in IBC etc.)

12.0 Persönliche Schutzausrüstung

Die Diskussion über die Schutzausrüstung wird seit Jahren sehr kontrovers geführt. In den Vorschriften des ADR wird in Abschnitt 8.1.5 nur eine Mindestausrüstung gefordert. Alle anderen Gegenstände der Schutzausrüstung ergeben sich aus den "Schriftlichen Weisungen nach Abschnitt 5.4.3". Leider hat die chemische Industrie sich bisher nicht auf eine einheitliche Schutzausrüstung für die Fahrer einigen kön-

nen. Es kommt daher immer wieder vor, dass die Beladung eines LKW/Containers abgelehnt wird, oder die Fahrer Ausrüstungsgegenstände kaufen müssen, bevor eine Beladung durchgeführt wird.

12.1 Liste der Schutzausrüstungsgegenstände

Damit Schwierigkeiten bei der Beladung vermieden werden, **muss** die Schutzausrüstung der Fahrer **immer (bei jedem Transport)** die folgenden Gegenstände umfassen:

- Schutzhelm (es ist darauf zu achten, dass das Datum des Prägiesiegels/Verfallzeit nicht überschritten ist). Der Schutzhelm ist **immer** mitzuführen.
- Schutzbrille (Korbbrille) oder Gesichtsmaske
- Flüssigkeitsdichte (chemikalienbeständige) Schutzhandschuhe (**normale Arbeitshandschuhe aus Leder werden nicht akzeptiert**)
- Warnweste oder Warnkleidung (z. B. gem. EN 471) für jedes Mitglied der Fahrzeugbesatzung
- eine Handlampe für jedes Mitglied der Fahrzeugbesatzung (die verwendeten Beleuchtungsgeräte dürfen keine Oberfläche aus Metall haben, durch die Funken erzeugt werden könnten)
- Festes Schuhwerk (gem. EN345 S 2 = geschlossene Sicherheitsschuhe ohne Luftlöcher, Unterbau elektrostatisch leitfähig) sind **immer** mitzuführen
- Körperbedeckende Kleidung:
 - o Jacke oder geschlossenes Hemd
 - o Ärmel niedergeschlagen
 - o lange Hose (Jogging- oder Sporthosen gelten nicht als Arbeitskleidung)
 - o Diese Kleidung muss auch im Sommer getragen werden – leichte Sommerbekleidung darf nicht getragen werden
- Leichte Schutzkleidung incl. Schutz für die Füße (z.B. Schutzschuhe/-stiefel
- geeigneter Schutz der Füße bei Leckagen)
- Geeigneter Atemschutz (mit Filter A1B2E1K1- P2, als Mundstückgarnitur oder Maske – Verfalldatum beachten). Dieser Atemschutz muss bei Transporten für uns **immer** mitgeführt werden, weil viele Chemiekunden auch bei Stoffen der Klasse 3, 4, 5.1, 5.2, 8 und 9 Atemschutz verlangen. Es reicht also nicht aus, nur bei den Klassen 2 und 6 entsprechende Filter mitzuführen. Denken Sie bitte daran, dass dieser Atemschutz bei Unfällen mit gefährlichen Stoffen das Leben Ihrer Mitarbeiter schützt. Staubfilter, wie sie in Baumärkten angeboten werden, erfüllen diese Anforderungen nicht!!!
- Augenspülflasche, gefüllt mit einer geeigneten Flüssigkeit (denken Sie auch hier daran, dass versiegelte Flaschen ein Verfallsdatum haben. Flaschen ohne Versiegelung werden von den meisten Kunden nicht akzeptiert, weil nicht nachgewiesen werden kann, wann der Inhalt das letzte Mal gewechselt wurde).

13.0 Ausrüstung der Fahrzeuge

Auch bei der Ausrüstung der Fahrzeuge ist es in den vergangenen Jahren immer wieder zu den unterschiedlichsten Aussagen und Forderungen gekommen. Immer wieder kam es zur Ablehnung von Fahrzeugen, weil die aus Sicht der Verladebetriebe erforderlichen Ausrüstungsgegenstände nicht am Fahrzeug waren. Damit Schwierigkeiten bei der Beladung vermieden werden, setzen wir voraus, dass die Ausrüstung der Fahrzeuge den gesetzlichen Bestimmungen und den Anforderungen unserer Kunden entspricht. Folgende Ausrüstungsgegenstände werden von den meisten Chemieherstellern gefordert und sind daher generell mitzuführen:

13.1 Feuerlösch-ausrüstung gem. Abschnitt 8.1.4 ADR

Auszug aus dem ADR:

8.1.4.1 [Die nachfolgende Tabelle enthält die Mindestvorschriften für tragbare Feuerlöschgeräte für die Brandklassen 1) A, B und C, die für Beförderungseinheiten gelten, die andere gefährliche Güter als die in Unterabschnitt 8.1.4.2 genannten befördern:

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
höchstzulässige Masse der Beförderungseinheit	Mindestanzahl der Feuerlöschgeräte	Mindestgesamt-fassungsvermögen je Beförderungseinheit	geeignetes Feuerlöschgerät für einen Motor- oder Fahrerhausbrand; mindestens eines mit einem Mindestfassungsvermögen von:	ein oder mehrere zusätzliche Feuerlöschgeräte; mindestens eines mit einem Mindestfassungsvermögen von:
≤ 3,5 Tonnen	2	4 kg	2 kg	2 kg
> 3,5 Tonnen ≤ 7,5 Tonnen	2	8 kg	2 kg	6 kg
> 7,5 Tonnen	2	12 kg	2 kg	6 kg
Das Fassungsvermögen bezieht sich auf Feuerlöschgeräte mit Pulver (bei anderen geeigneten Löschmitteln muss das Fassungsvermögen vergleichbar sein).				
1) Für die Definition der Brandklassen siehe Norm EN 2:1992 Brandklassen.]				

8.1.4.2 Beförderungseinheiten, die gefährliche Güter gemäß Unterabschnitt 1.1.3.6 befördern, müssen mit mindestens einem tragbaren Feuerlöschgerät für die Brandklassen 1 A, B und C mit einem Mindestfassungsvermögen von 2 kg Pulver (oder einem entsprechenden Fassungsvermögen für ein anderes geeignetes Löschmittel) ausgerüstet sein.

8.1.4.3 Die tragbaren Feuerlöschgeräte müssen für die Verwendung auf einem Fahrzeug geeignet sein und die entsprechenden Anforderungen der Norm EN 3 Tragbare Feuerlöscher Teil 7 (EN 3-7:2004 + A1:2007) erfüllen.

Ist das Fahrzeug mit einer festen, automatischen oder leicht auszulösenden Einrichtung zur Bekämpfung eines Motorbrandes ausgerüstet, so muss das tragbare Feuerlöschgerät nicht zur Bekämpfung eines Motorbrandes geeignet sein. Die Löschmittel müssen so beschaffen sein, dass sie weder im Fahrerhaus noch unter Einwirkung der Hitze eines Brandes giftige Gase entwickeln.

8.1.4.4 Die den Vorschriften des Unterabschnittes 8.1.4.1 oder 8.1.4.2 entsprechenden tragbaren Feuerlöschgeräte **müssen mit einer Plombierung versehen sein**, mit der nachgeprüft werden kann, dass die Geräte nicht verwendet wurden.

Außerdem müssen sie mit einem Konformitätszeichen einer von einer zuständigen Behörde anerkannten Norm sowie, je nach Fall, mit einer Aufschrift mit mindestens der Angabe des Datums (Monat, Jahr) der nächsten wiederkehrenden Prüfung oder des Ablaufs der höchstzulässigen Nutzungsdauer versehen sein.

Die Feuerlöschgeräte müssen in Übereinstimmung mit den zugelassenen nationalen Normen einer wiederkehrenden Prüfung unterzogen werden, um die Funktionssicherheit zu gewährleisten.

8.1.4.5 Die Feuerlöschgeräte müssen so auf der Beförderungseinheit angebracht sein, dass sie für die Fahrzeugbesatzung leicht erreichbar sind. Die Anbringung hat so zu erfolgen, dass die Feuerlöschgeräte so gegen Witterungseinflüsse geschützt sind, dass ihre Betriebssicherheit nicht beeinträchtigt ist.

8.3.2 Gebrauch der Feuerlöschgeräte

Die Fahrzeugbesatzung muss mit der Bedienung der Feuerlöschgeräte vertraut sein.

13.2 Zusätzliche Ausrüstung (ADR)

Auszug aus dem ADR:

8.1.5.2 Die folgende Ausrüstung muss sich an Bord der Beförderungseinheit befinden:

- ein Unterlegkeil je Fahrzeug, dessen Abmessungen der höchsten Gesamtmasse des Fahrzeugs und dem Durchmesser der Räder angepasst sein müssen
- zwei selbststehende Warnzeichen;
- Augenspülflüssigkeit und

für jedes Mitglied der Fahrzeugbesatzung

- eine Warnweste (z.B. wie in der Norm EN 471 beschrieben);

- ein tragbares Beleuchtungsgerät nach den Vorschriften des Abschnitts 8.3.4;
- ein Paar Schutzhandschuhe und
- einen Augenschutz (z.B. Schutzbrille).

8.1.5.3 Für bestimmte Klassen vorgeschriebene zusätzliche Ausrüstung:

- an Bord von Fahrzeugen für die Gefahrzettel-Nummer 2.3 oder 6.1 muss sich für jedes Mitglied der Fahrzeugbesatzung eine Notfallfluchtmaske 3 befinden;
- eine Schaufel (einige Chemieunternehmen fordern, dass diese Schaufel aus Metall sein muss - z. B. Evonik - laden Sie Ware bei Evonik, muss eine Metallschaufel mitgeführt werden);
- eine Kanalabdeckung (beständig gegen die beförderten Stoffe min. 90 x 90 cm);
- ein Auffangbehälter (z. B. Eimer)

13.3 Zusätzliche Ausrüstung (Kundenanforderungen)

Zusätzlich zu den durch die Gefahrgutvorschriften geforderten Ausrüstungsgegenstände fordern unsere Auftraggeber das Mitführen von:

- einem Werkzeugsatz für Notreparaturen am Fahrzeug;
- geeignetem Bindemittel;
- einem Besen.

13.4 Unterlegkeile gem. §41 StVZO (Fahrzeug in D zugelassen)

Die nachstehend genannten Kraftfahrzeuge und Anhänger müssen gem. § 41 (14) mit Unterlegkeilen ausgerüstet sein. Erforderlich sind mindestens

1. ein Unterlegkeil bei

- a. Kraftfahrzeugen - ausgenommen Gleiskettenfahrzeuge - mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 4 t,
- b. zweiachsigen Anhängern - ausgenommen Sattel- und Starrdeichselanhänger (einschließlich Zentralachsanhänger) - mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 750 kg,

2. zwei Unterlegkeile bei

- a. drei- und mehrachsigen Fahrzeugen,
- b. Sattelanhängern,
- c. Starrdeichselanhängern (einschließlich Zentralachsanhängern) mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 750 kg.

Unterlegkeile müssen sicher zu handhaben und ausreichend wirksam sein. Sie müssen im oder am Fahrzeug leicht zugänglich mit Halterungen angebracht sein, die ein Verlieren und Klappern ausschließen. Haken oder Ketten dürfen als Halterungen nicht verwendet werden.

13.5 Planenaufbauten und Tautliner

Beim Einsatz von Fahrzeugeinheiten mit Planenaufbauten, auch bei Tautlinern, müssen sämtliche vorhandenen Steckeinrichtungen mit den dafür vorgesehenen Steckbrettern versehen sein. Die Steckbretter dürfen nicht gebrochen sein oder sonstige Beschädigungen aufweisen.

13.6 Hauptuntersuchung (HU)

Es werden nur Fahrzeuge akzeptiert, die eine gültige TÜV-Plakette haben. Bescheinigungen mit einem Termin für die nächste HU reichen nicht aus.

13.7 Bereifung der Fahrzeuge

Die deutsche Straßenverkehrsordnung (StVO) macht im §2 Absatz 3a deutlich, dass eine "den Wetterverhältnissen angepasste Bereifung" vorgeschrieben ist. Die verwendete Formulierung ist sehr allgemein gehalten und bietet Interpretationsspielraum. Die von uns betreuten Kunden reagieren aufgrund der zur Verladung kommenden Produktpalette sehr sensibel und geben klare Vorgaben bezüglich der erwarteten Fahrzeugbereifung.

Achtung:

Die dem **Lanxess-Konzern** zugehörigen Unternehmen verstehen unter „den Wetterverhältnissen angepasste Bereifung“ im Detail folgende Mindestausstattung:

- Lenkachse der Zugmaschine min. 4 mm Profiltiefe
- Antriebsachse der Zugmaschine min. 4 mm Profiltiefe, M+S- Reifen
- Auflieger / Anhänger min. gesetzliche Profiltiefe von 1,6 mm

In Anlehnung an Regelungen anderer Länder gilt dies für den Zeitraum vom 1. November bis zum 30. März eines jeden Jahres. Außerhalb dieses Zeitraumes gelten selbstverständlich die gesetzlichen Auflagen, d.h. 1,6 mm. an dem kompletten Fahrzeug. Es ist abzusehen, dass auch die anderen Hersteller aus der Chemischen Industrie mit diesen Richtwerten arbeiten.

Ebenfalls in der StVO wird vorgeschrieben, dass zum "Ausschluss jeder Gefahr" gegebenenfalls bei Schneeglätte, Glatteis und starkem Nebel, Parkplätze anzufahren sind. Terminverzögerungen bei der Zustellung der Ware, die aus diesen Gründen zu erwarten sind, bitten wir umgehend dem jeweiligen Disponenten bei Lexzau, Scharbau GmbH & Co. KG mitzuteilen.

Wir erwarten von Ihnen, dass diese Anweisung innerhalb Ihres Unternehmens einer stetigen Überprüfung unterliegt und sichergestellt ist, dass die der Jahreszeit angepasste Bereifung innerhalb des eigenen bzw. fremden Fuhrparks (für Sie fahren-

de Unternehmer) nachhaltig gesichert ist. Kosten, die durch Nichtbeachtung entstehen sollten, können wir nicht übernehmen.

14.0 Transportequipment

14.1 Einwandfreier Zustand des Equipments

Es ist sicherzustellen, dass die zur Be- und Entladung bereitgestellten Fahrzeuge/Transportmittel in technisch und optisch einwandfreiem Zustand sind, den einschlägigen gesetzlichen und behördlichen Vorschriften und den bei Auftragserteilung gestellten Anforderungen entsprechen.

Fahrzeuge mit Rissen und großen Steinschlägen in der Frontscheibe dürfen nicht für von uns in Auftrag gegebene Transporte eingesetzt werden. Lehnt der Verladebetrieb aufgrund derartiger Schäden eine Beladung ab, gehen die Kosten zu Lasten des LKW-Unternehmers.

14.2 Fahrzeuge, die für Lebens- und Futtermitteltransporte eingesetzt werden

- Fahrzeuge und Transportmittel, die für den Transport von unverpackten Nahrungs-, Genuss- und Futtermitteln eingesetzt werden, dürfen nur nach ausdrücklicher Genehmigung des Auftraggebers eingesetzt werden.
- Das gilt gleichermaßen für Fahrzeuge mit Lebensmittelwerbung. Fahrzeuge, die aufgrund von Aufschriften vermuten lassen, dass Nahrungs- und Genussmittel, Pharma- und Kosmetikprodukte oder Futtermittel befördert werden, dürfen grundsätzlich nicht zur Beladung gestellt werden.
- Fahrzeuge, die Nahrungs-, Genuss- und Futtermittel oder Kosmetika und Pharmazeutika geladen haben, dürfen nicht zur Beladung mit Chemikalien gestellt werden, es sei denn es liegt eine ausdrückliche Genehmigung vor.

14.3 Verwendung von Containerchassis

Für die Gestellung von Containern dürfen nur Fahrzeuge mit Containerchassis eingesetzt werden. Gestellungen mit Hängerzügen dürfen nur nach ausdrücklicher Genehmigung durchgeführt werden.

14.4 Unbegleitete Beladung und Anforderung an Zusatzstützen

Um den hohen Ansprüchen unserer Kunden gerecht zu werden, möchten wir darauf hinweisen, dass es Veränderungen gibt, wenn der Beladevorgang des Containers als "Unbegleitete Beladung" durchgeführt wird.

Bei der Unbegleiteten Beladung werden Container auf Sattelanhängern beladen, die ohne Zugmaschine abgestellt werden. Die Beladung erfolgt i. d. R. mit Gabelstaplern. Dabei wird mit Last auf die Sattelanhänger gefahren, abgebremst und die Last dann positioniert (Querkraft).

In einem Gutachten des TÜV Rheinland Pfalz (Gutachten zur Untersuchung der Festigkeit der Frontunterstützung von Sattelanhängern bei Beladung mit Gabel-/ Hubstaplern) sind die Anforderungen an die Stützen definiert, um diese Querkräfte, die bei der Beladung entstehen, aufnehmen zu können.

Folgende Anforderungen müssen erfüllt sein:

- Die Zusatzstützen müssen nach DIN EN 284 „Wechselbehälter der Klasse C“ ausgeführt sein
- Die Eignung für dynamische Belastungen (Stapler 4 t und Last 1,6 t) muss nachgewiesen werden
- Die Chassis sind gemäß Abschnitt 7.2 der DIN EN 284 zu kennzeichnen
- Die Zusatzstützen müssen bei der HU bei der zuständigen Prüfstelle (z. B. TÜV, DEKRA) zur Prüfung angemeldet werden; die jährliche Prüfung ist zu dokumentieren.

14.5 Formschlüssige Ladungssicherung

Formschlüssige Ladungssicherung bei Koffer-, Planenaufbauten, Wechselbrücken und Curtainsider durch eine lückenlose Stauung auf der Ladefläche

Diese Art der Ladungssicherung ist schnell und effektiv, erfordert aber einen stabilen Fahrzeugaufbau, der die bei normalem Fahrbetrieb auftretenden Kräfte aufnehmen kann. Das bedeutet, dass bei Koffer-, Planenaufbauten und Wechselbrücken eine Belastbarkeit nach DIN EN 12642 und bei Curtainsider (Tautliner und Tautcontainer) eine Belastbarkeit nach DIN EN 12642 XL nachgewiesen sein muss.

Für ältere Fahrzeuge, die diesen Spezifikationen nicht entsprechen, gilt folgende Übergangslösung:

- Im Bodenbereich rechts und links außen sollte eine durchgehende Metallführungsleiste, >15 mm hoch, angeschweißt sein.
- Wenn keine durchgehende Metallführungsleiste vorhanden ist, müssen in jedem Segment seitlich einwandfreie Aluminium- oder Holz-Einsteckbretter mit folgenden Abmessungen vorhanden sein:
 - o Dicke: jeweils ca. 25 mm
 - o Gesamthöhe: ca. 450 mm
- Als Richtwert gelten die Festigkeitswerte der DIN EN 12642.
- Weitere Steckbretter sind bei Curtainsider-Aufbauten bis oberhalb des Ladungsschwerpunktes anzubringen, bei Planen-Aufbauten müssen alle Steckbretter vorhanden sein.

14.6 Ladungssicherungsmaterialien

Für den Fall, dass eine formschlüssige Ladungssicherung nicht durchzuführen ist, muss das Fahrzeug mit geeignetem Ladungssicherungsmaterial (in ausreichender Menge und technisch einwandfreiem Zustand) ausgerüstet sein.

Da die Materialien ständigen Innovationen unterliegen, ist die nachgeführte Aufstellung nur beispielhaft zu sehen und stellt keinen Anspruch auf Vollständigkeit dar:

- Sperrmittel, wie Spann – u. Einsteckbretter (optimal: mit Nut und Feder)
- Verschiebbare Zwischenwände
- Zurrmittel, wie Gurte, oder Seile besser: Ladungssicherungsnetze oder – plannen
- versenkbare Haltepunkte auf der Ladefläche (beginnend z. B. 50 – 60 cm hinter der Stirnwand mit max. Abstand 120 cm) oder andere Zurrmöglichkeiten (z. B. diverse Schienensysteme)
- Luftsäcke
- rutschhemmende Matten
- Wendelatten (zur Optimierung formschlüssiger Ladung: Empfehlung: 7-15 cm Höhe)

15.0 Sicherer und umweltschonender Transport / Sicherheit in der Lieferkette

15.1 Fahrzeugkontrolle vor Fahrtantritt

Vor dem Transport ist die Verkehrssicherheit und die Vollständigkeit der Ausrüstung des Fahrzeuges zu überprüfen. Dabei ist besonders darauf zu achten, dass die Reifen den gesetzlichen Anforderungen entsprechen. Es kommt immer wieder zu Fahrzeugablehnungen, weil die Reifen nicht genug Profiltiefe aufweisen oder weil Gewebe sichtbar ist. Wir erwarten, dass diese Prüfung mit einer Checkliste (Muster „Checkliste für LKW-Transporte“, siehe Anhang) durchgeführt wird.

15.2 Wahl des Transportweges

Es sind sichere Transportwege auszuwählen. Fahrten durch Wohngebiete sind nach Möglichkeit zu vermeiden. Für einige Werke gibt es klare Vorgaben, wie die Anfahrt zu erfolgen hat. Missachtungen können dazu führen, dass die Auswertung der Fehlererfassung eine schlechtere Einstufung mit sich bringt (das bedeutet in der Regel weniger Transporte).

Eine große Anzahl von chemischen Produkten besitzen wassergefährdende Eigenschaften und sind gem. Wasserhaushaltsgesetz in eine der Wassergefährdungsklassen eingestuft.

Die hieraus resultierenden Transportbestimmungen sind grundsätzlich einzuhalten. Insbesondere ist das Verkehrszeichen Nr. 269 StVo bei dem Transport wassergefährdender Stoffe unbedingt zu beachten.



15.3 Umladung

Umladung bedarf der fallweisen Zustimmung des Auftraggebers (außer bei Stückgut).

15.4 Umweltbelastung

Umweltbelastende Einflüsse sind so gering wie möglich zu halten. Wir erwarten, dass die eingesetzten Fahrzeuge dem Stand der Technik entsprechen und dass die Umwelt so weit wie ökologisch möglich und ökonomisch machbar, entlastet wird.

15.5 Bundesimmissionsschutzgesetz – Ozonregelung

Wir erwarten, dass die von Ihnen eingesetzten Fahrzeuge technisch so ausgestattet sind, dass sie im Falle eines Ozonalarms weiterfahren dürfen und die Transporte ohne Verzögerungen durchgeführt werden können. Bei Verzögerungen aufgrund Smog- und Ozonalarms, ist der Auftraggeber unverzüglich zu informieren.

15.6 24-Stunden-Bereitschaft und Notfallplan

Eine 24-Stunden Bereitschaft des Auftragnehmers muss sichergestellt sein. Es ist sicherzustellen, dass eine verantwortliche, sachkundige Person erreichbar ist (es muss ein Notfallplan vorhanden sein (Muster siehe Anlage).

15.7 Transportüberwachung

Der Auftragnehmer hat in jedem Fall die ordnungsgemäße Transportdurchführung zu überwachen. Er hat sicherzustellen, dass die gesetzlichen Vorschriften sowie die im Speditionsauftrag genannten Weisungen zuverlässig eingehalten werden. Auf die Einhaltung der anzuwendenden Gefahrgut- und Umweltvorschriften weisen wir ausdrücklich hin.

15.8 Abstellen der Fahrzeuge

Mit Gefahrgut beladene Fahrzeuge dürfen - außer bei kurzzeitiger Fahrtunterbrechung (kurze Rast- und Tankpausen, Pausen zum Be- und Entladen, Wartezeiten beim Grenzübertritt) - nur auf gewerblich ausgewiesenen und zugelassenen Stellplätzen bzw. Depots abgestellt werden, keinesfalls zum Beispiel in Wohngebieten. Das Gelände muss eingezäunt sein.

15.9 Verhalten bei besonderen Witterungsverhältnissen

Bei einem plötzlichen Wintereinbruch, bei schlechter Sicht durch Regen oder Nebel, muss der Fahrer in der Lage sein, zu beurteilen, ob es erforderlich ist, einen sicheren Parkplatz anzufahren. Das gilt insbesondere wenn gefährliche Güter, die nach ADR 1.10 gelistet sind, transportiert werden.

Im Zweifelsfall ist immer ein sicherer Parkplatz anzusteuern, damit das Unfallrisiko vermindert wird. Der Fahrer soll sich bei seinem Disponenten melden und ihm die Daten (welcher Parkplatz, Situationsbericht etc.) aufgeben. Wir erwarten, dass uns der Disponent dann so schnell wie möglich über den Sachverhalt informiert.

16.0 Versicherung / Haftung

16.1 Güter- und Vermögensschäden

Haftung für Güter- und Vermögensschäden durchgehend vom Zeitpunkt der Übernahme der Ware bis zur Ablieferung richtet sich nach den zutreffenden Bestimmungen, gesetzlichen Regelungen oder speziell getroffenen Vereinbarungen.

16.2 Haftungsbestimmungen und Haftungshöhe

Der Auftragnehmer haftet für alle in seinem Gewahrsam verursachten Schäden entsprechend den jeweiligen Haftungsbestimmungen. Für sämtliche nationale Transporte gilt unabhängig vom Schadenort die Haftung nach §§ 407 ff HGB ab Übernahme der Ware bis zur Ablieferung an den Endempfänger.

Die Haftungshöhe beträgt in Abänderung zu § 431 HGB - bis zu 40 SZR (Sonderziehungsrechte) für jedes Kilogramm des Rohgewichtes der Sendung.

Für Transporte im grenzüberschreitenden Verkehr gilt unabhängig vom Schadenort die CMR durchgehend ab Übernahme der Ware bis zur Ablieferung an den Endempfänger.

Der Auftragnehmer hat eine ausreichende Versicherung abzuschließen und auch die eingesetzten Subunternehmer auf diesen Haftungsumfang zu verpflichten. Der Versicherungsschutz ist auf Verlangen nachzuweisen. Das gilt auch für die eingesetzten Subunternehmer

16.3 Fahrzeug-Haftpflichtversicherung

Die Fahrzeug-Haftpflichtversicherung muss mit einer Deckungssumme von € 50 Mio. pauschal - mit Einschluss eines Deckungsbetrages für Personenschäden von maximal € 7,5 Mio. pro Person oder ggf. landesüblichen Deckungssummen eingedeckt sein.

Bei Erteilung von Abfall- und/oder § 7 Transportgenehmigungen sind mindestens die Versicherungshöhen der Genehmigungsbehörde zu erfüllen.

Der Auftragnehmer hat sicherzustellen, dass die von ihm eingesetzten Subunternehmer die gleiche Deckungssumme bei der Kfz-Haftpflicht eingedeckt haben. Der Versicherungsschutz ist auf Verlangen nachzuweisen.

16.4 Betriebshaftpflichtversicherung

Eine Betriebshaftpflichtversicherung mit einer ausreichenden Deckungssumme für Personen und Sachschäden muss unterhalten werden. Die Deckungssumme darf 2,5 Mio. Euro nicht unterschreiten.

Der Auftragnehmer hat sicherzustellen, dass von ihm eingesetzte Subunternehmer eine Betriebshaftpflichtversicherung mit gleicher Deckung unterhalten. Der Versicherungsschutz ist auf Verlangen nachzuweisen.

16.5 Versicherungsbestätigung nach GüKG

Die gemäß § 7a GüKG erforderlichen Bescheinigungen sind mitzuführen.

17.0 Transportdokumente

17.1 Schriftliche Auftragserteilung durch Leschaco

Der Auftragnehmer erhält von der Leschaco Gruppe für jeden Transport eine schriftliche Mitteilung mit allen für den Transport notwendigen Angaben, wie z. B.

- Art und Menge des Gutes
- Verlade- und Empfangsort
- Terminvorgaben
- sonstiges (z.B. Frachtkosten etc.)

17.2 Informationen zum transportierten Gefahrgut

Sollen gefährliche Güter transportiert werden, so erhält der Auftragnehmer zusätzlich die Informationen, die nach den relevanten Vorschriften (z.B. GGVSEB/ADR etc.) gefordert werden.

Bei explosiven bzw. radioaktiven Stoffen werden, falls erforderlich, zusätzliche Angaben weitergegeben.

Vorstehende Gefahrgutangaben sind dem Fahrer durch den Auftragnehmer vor Beförderungsbeginn mitzuteilen, um einen reibungslosen Transportablauf zu ermöglichen.

17.3 Erstellung von Beförderungs- /Begleitpapieren

Der Auftragnehmer erstellt die Beförderungs-/Begleitpapiere (z. B. nach GGVSEB /ADR).

Es ist darauf zu achten, dass die von Leschaco weitergegebenen Informationen vollständig und richtig in den Frachtbrief/das Beförderungspapier übernommen werden. Die evtl. zu unserer Sendung gehörenden zusätzlichen Dokumente (Ausnahmegenehmigungen etc.) erhält der Auftragnehmer durch uns per Mail, Fax, Post oder direkt bei Abholung.

Die Unfallmerkblätter sind gemäß 5.4.3 ADR im Führerhaus mitzuführen.

18.0 Be- und Entladung der Fahrzeuge / Ladungssicherung

18.1 Warenkontrolle bei Übernahme (Stückgut)

Der Fahrzeugführer hat darauf zu achten, dass hinsichtlich der äußeren Beschaffenheit nur unbeschädigte Versandstücke geladen werden dürfen. Er muss außerdem überprüfen, ob die Anzahl der geladenen Packstücke mit der Anzahl der Packstücke auf der Quittung, die er unterschreibt, übereinstimmt.

Beschädigte Verpackungen mit gefährlichen Gütern **dürfen nicht** geladen werden. Werden nicht klassifizierte Güter übernommen und es ist festzustellen, dass sie bereits repariert wurden (z. B. geklebte Säcke, Kartons, Kartonpaletten etc.), muss eine „Abschreibung“ in die Verladepapiere aufgenommen werden. Diese Abschreibung muss durch den Verladebetrieb gegengezeichnet werden.

18.2 Übernahme von Komplettladungen

Werden Komplettladungen übernommen (z. B. Vollcontainer, Wechselbrücken etc.) und es besteht nicht die Möglichkeit, die Anzahl der Versandstücke zu überprüfen, darf keine Quittung unterschrieben werden, die die Anzahl der Packstücke enthält, ohne dass der Vermerk „said to contain“ dazugesetzt wird.

18.3 Einhaltung des zulässigen Gesamtgewichtes

Der Fahrzeugführer / Disponent muss sicherstellen, dass das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeuges nicht überschritten wird.

18.4 Bekanntgabe bereits geladener Gefahrgüter

Befinden sich vor Verladebeginn bereits gefährliche Güter auf dem Fahrzeug, so ist dieses dem Verladebetrieb unter Angabe der Gefahrgutdaten mitzuteilen. In diesem Fall hat der Fahrzeugführer/ Disponent für die Einhaltung der Zusammenladeverbote nach GGVSEB/ADR zu sorgen.

18.5 Verantwortlichkeiten bei der Ladungssicherung

Für die korrekte Ladungssicherung auf dem LKW hat der Auftragnehmer sowie der

Fahrzeugführer zu sorgen. Es ist darauf zu achten, dass geeignete Hilfsmittel, wie z. B. Zurrgurte o. ä. vorhanden sind (vgl. ADR, Kapitel 7.5.7.1 und VDI-Richtlinie/ Ladungssicherung, zu beziehen beim Beuth Verlag GmbH, Berlin).

18.6 Be- und Entladen von Tankcontainern / Tanklastzügen

Bei der Beladung/Entladung von Tankcontainern oder Tanklastzügen ist der Befüller/Entlader für das sorgfältige Verschließen der Anschlüsse und Einrichtungen am Tankcontainer oder am Fahrzeug verantwortlich. Der Fahrer muss sich trotzdem davon überzeugen, dass alle Anschlüsse, die für ihn einsehbar sind, ordnungsgemäß verschlossen sind.

18.7 Beachtung und Einhaltung der Werksvorschriften

Den besonderen Bestimmungen der Verladebetriebe, speziell den Bestimmungen, die innerhalb der Werke der chemischen Industrie gelten, ist unbedingt Folge zu leisten. Dies gilt ebenfalls für Kontrollen, die vom Werk- und Umweltschutz, dem Qualitätsmanagement oder durch Mitarbeiter des jeweiligen Verladebetriebes durchgeführt werden.

19.0 Termine

19.1 Einhaltung von Terminvorgaben

Vorgegebene Übernahme- und Eintrefftermine sind zwingend einzuhalten, sofern gesetzliche Vorschriften oder höhere Gewalt dem nicht widersprechen.

19.2 Verhalten bei Transportverzögerungen

Sollten während des Transportes Verzögerungen eintreten, die den vorgeplanten Eintrefftermin nicht erreichen lassen, ist sicherzustellen, dass grundsätzlich Leschaco und im Ausnahmefall der Empfänger/Kunde rechtzeitig informiert und dabei der Grund der Verzögerung, sowie der neue Eintrefftermin genannt wird.

20.0 Ablieferung der Ware

20.1 Ablieferungsnachweis

Das Fahrpersonal muss sich die ordnungsgemäße Ablieferung der Ware vom Warenempfänger durch Firmenstempel, Unterschrift und Datum quittieren lassen. Eventuelle Beanstandungen sind uns unverzüglich schriftlich mitzuteilen. Die bestätigten Ablieferungsbelege sind vom Auftraggeber lückenlos aufzubewahren und auf Anforderung kurzfristig zur Verfügung zu stellen.

20.2 Warenverluste

Warenverluste sind uns unverzüglich anzuzeigen. Das gilt insbesondere bei verbrauchsteuerpflichtigen Produkten und bei grenzüberschreitenden Beförderungen. Sofern die Auslieferung nicht belegt werden kann, muss die Sendung als verloren angesehen werden.

Beanstandungen hinsichtlich des Zustandes der Verpackung, der Ware und der abgelieferten Menge, die der Warenempfänger auf der Empfangsquittung vermerkt, sind uns unverzüglich zu melden.

21.0 Meldung von besonderen Vorkommnissen

21.1 Informationspflicht des Auftragnehmers

Treten während des Transportes Unregelmäßigkeiten, wie z.B. Verzögerungen, Unfälle, Leckagen, Diebstahl, Fahrzeugentführungen oder ähnliche Dinge auf, sind wir unverzüglich zu informieren. Das gilt auch für alle anderen Situationen, wenn der Verdacht einer strafbaren Handlung gegeben ist.

21.2 Inhalt der Meldung

Die Meldung von Unfällen oder Leckagen muss nachfolgende Angaben enthalten:

- Name des Meldenden, Firma, Ort
- Fahrzeug-, Transportart, polizeiliches Kennzeichen
- Produktbeschreibung, ggf. Gefahrgutangaben
- Schadensort
- Beschreibung des Unfallherganges
- Personen-, Sach- und Umweltschäden
- Unfallmeldung an Polizei oder Feuerwehr
- bereits eingeleitete Maßnahmen
- Rückrufmöglichkeit für weitere Informationen

22.0 Zollabwicklung

Um den gestiegenen Anforderungen der Zollgesetzgebung Rechnung zu tragen, ist seitens des Auftragnehmers auf die genaue Einhaltung der durch uns vorgegebenen Abwicklungsmodalitäten (z.B. Gestellungsfristen, Erledigung des Versandverfahrens bei der Bestimmungszollstelle etc.) zu achten.

Sollten Zollpapiere bei der Abholung der Ware übergeben werden, so sind diese Papiere beim Empfänger z. B. der Packstation, sofort bei Anlieferung zu übergeben.

23.0 Hygienische Maßnahmen

Die Sicherheit und Gesundheit aller Menschen wollen wir durch verantwortungsvolles Denken und Handeln gewährleisten. Dazu gehört auch, dass wir uns den steigenden Anforderungen unserer Kunden aus dem Bereich der Lebensmittelindustrie stellen und entsprechende Maßnahmen einleiten. Wir erwarten von unseren Vertragspartnern, dass alle Mitarbeiter für ihre Aufgabenbereiche geschult und qualifiziert werden. Dazu gehört auch der Bereich der Hygiene.

Bei Herstellung, Behandlung und Verarbeitung, Transport, Lagerung und Verkauf von Lebensmitteln und Produkten, die für die Verarbeitung in Lebensmitteln vorgesehen sind, müssen Einflüsse ausgeschaltet werden, die Erkrankungen des Menschen nach Verzehr eines Lebensmittels erwarten lassen. Deshalb führen z. B. Lebensmittelbetriebe Eigenkontrollen durch. Innerhalb dieser Eigenkontrollsysteme soll das sog. HACCP-Konzept zur Abwehr solcher gesundheitlichen Gefahren dienen.

Das "HACCP-Konzept (Hazard Analysis and Critical Control Point)" ist ein System, das dazu dient, bedeutende gesundheitliche Gefahren durch Lebensmittel zu identifizieren, zu bewerten und zu beherrschen. Spezifische Gesundheitsgefahren für die Verbraucher, das können chemische, physikalische und mikrobiologische Gesundheitsgefahren sein, sollen bewertet und durch vorbeugende Maßnahmen vermieden werden.

Wir empfehlen daher allen Unternehmen, die sich mit dem Transport und der Zwischenlagerung von derartigen Stoffen befassen, über die Einführung eines HACCP-Konzeptes nachzudenken. Generelle Maßnahmen, die die hygienischen Grundbedürfnisse sicherstellen, wie z. B. Sauberkeit des Fahrpersonals, saubere Lade und Lagerfläche etc. erwarten wir von allen Partnern. Sollten Sie spezielle Fragen zum HACCP-Programm haben, setzen Sie sich bitte mit uns in Verbindung.

24.0 Mobiltelefone, Fotoapparate und Kameras

24.1 Mitführen von Foto-, Videokameras und Fotohandys

Das Mitführen von Foto-, Videokameras und Fotohandys ist in den meisten Werken verboten. Sie dürfen auch nicht im Führerhaus mitgeführt werden. Es ist daher vor Einfahrt in die Werke, mit dem Werkschutz zu klären, ob derartige Gegenstände im Führerhaus verbleiben können, oder ob Sie bis zum Verlassen des Geländes beim Werkschutz/Pförtner deponiert werden müssen.

In den **Bayer-Werken** sind derartige Gegenstände grundsätzlich beim Pförtner zu deponieren.

24.2 Benutzung von Mobiltelefonen

In einigen Unternehmen ist es nicht gestattet mit Mobiltelefonen zu telefonieren. Das gilt sowohl für die Büro- und Abfertigungsbereiche, als auch für das gesamte Firmengelände. Bitte klären Sie vor Einsatz des Handys mit dem Personal vor Ort ab, ob Verbote ausgesprochen wurden. Entsprechende Hinweisschilder auf dem Werksgelände sind unbedingt zu beachten.

25.0 Nicht akzeptable Gegenstände im Führerhaus

Von verschiedenen Kunden wurden wir darauf hingewiesen, dass man sich vorbehält, vor Einfahrt der Fahrzeuge in das Werk, zu überprüfen, ob sich „nicht akzeptable Gegenstände“ im Führerhaus befinden. Auch auf Rückfrage ließ sich nicht klar ermitteln, welche Gegenstände damit gemeint sind.

Zu den nicht akzeptablen Gegenständen gehören aber mit Sicherheit alle nach § 40 des Waffengesetzes verbotenen Gegenstände wie z. B.

- Schusswaffen jeglicher Art (auch wenn z. B. ein Waffenschein für Gaspistolen vorhanden ist)
- Messer mit feststehenden Klingen (Fall-, Faust- und Butterflymesser)
- jegliche Art von Stichwaffen
- pyrotechnische Gegenstände
- Elektroschocker.

26.0 Qualitäts- und Umweltmanagementsysteme

Der Auftragnehmer erklärt sich bereit, dass die Leschaco Gruppe die Einhaltung dieser "Allgemeinen Bedingungen" jederzeit überprüfen kann. In bestimmten Fällen kann es vorkommen, dass unsere Kunden die Auftragnehmer vor Ort auditieren möchten. Der Auftragnehmer erklärt sich damit einverstanden, dass diese Audits durchgeführt werden und unterrichtet auch sein Personal.

Die Leschaco Gruppe empfiehlt ihren Partnern, ein Qualitäts- und Umweltmanagement-System nach ISO 9001 / 14001 einzuführen und die Zertifizierung durch eine unabhängige Zertifizierungsgesellschaft anzustreben. Damit die Leistungen umweltgerecht ausgelegt werden können, erwarten wir, dass die folgenden Punkte bei Ihren Planungen berücksichtigt werden.

Wir erwarten

- den Einsatz von modernen, dem Stand der Technik entsprechenden Fahrzeugen.

- eine kontinuierliche Schulung der Fahrer, die neben den Umweltaspekten auch das ökologische und ökonomische Fahren beinhaltet.
- die Optimierung der Fahrstrecken und das Meiden von Wohngebieten.
- das beim Einkauf von Verbrauchsstoffen die ökologischen Aspekte berücksichtigt werden (z. B. Einsatz von schwefelarmen Treibstoff, Einsatz von Biodiesel etc. – wo immer möglich).
- einen sparsamen Umgang mit Strom, Wasser und Betriebsstoffen.

27.0 CEFIC SQAS – BBS

27.1 SQAS (Safety and Quality Assessment System)

Der Europäische Chemieverband (CEFIC) hat ein Qualitäts-Beurteilungssystem erarbeitet, das in erster Linie die Managementsysteme eines Transportunternehmens hinsichtlich Qualität und Sicherheit anspricht. Immer mehr Chemieunternehmen fordern ihre Transportunternehmer auf, ihre Managementsysteme anhand des CEFIC-SQAS Paketes beurteilen zu lassen. Wir haben diese Beurteilung durchführen lassen und empfehlen unseren Partnern, auch ihre Leistungen nach SQAS beurteilen zu lassen. Wir müssen davon ausgehen, dass es in den nächsten Jahren immer wichtiger wird, wenn man bei der Vergabe von Transportaufträgen im Bereich der europäischen Chemie berücksichtigt werden will.

27.2 BBS (Behaviour Based Safety)

BBS ist ein Programm mit dem Ziel, die Sicherheit beim Straßentransport durch positive Beeinflussung des Fahrerverhaltens zu erhöhen. Die Maßnahmen umfassen

- Beobachtung (observation)
- Begleitung (coaching)
- Kommunikation.

Angesprochen sind alle europäischen Chemie-Transportunternehmen. Es handelt sich nicht um eine einmalige Aktion, sondern um einen kontinuierlichen Prozess innerhalb jedes einzelnen Unternehmens.

Weitere Information: <http://www.cefic.org/Search-Results/?q=bbs>

Es ist zu erwarten, dass die Chemische Industrie zukünftig die Unternehmen bevorzugt einsetzen wird, die ihre Fahrer nach dem BBS-System schulen lassen hat.

28.0 Gerichtsstand

Gerichtsstand ist Bremen.
Stand 01.08.2014



Heinz Stelljes
Head of Dangerous Goods, Quality and Compliance Department

Lexzau, Scharbau GmbH & Co. KG
Kap-Horn-Strasse 18
28237 Bremen | GERMANY