



# Instrukcja obsługi – standardy jakości

Wersja 4.03, Październik 2009





# Spis treści

<b>Wstęp</b> .....	<b>5</b>	<b>4. Transport wodny</b> .....	<b>16</b>
<b>1. Instrukcje ogólne</b> .....	<b>6</b>	4.1. Statki specjalnie przeznaczone do transportu pojazdów .....	17
1.1. Odzież .....	6	4.1.1. Wyposażenie .....	17
1.2. Obsługa .....	6	4.1.1.1. Statki .....	17
1.2.1. Sposób jazdy .....	6	4.1.1.2. Wyposażenie na statku .....	17
1.2.2. Użytkowanie pojazdu .....	7	4.1.2. Załadunek/rozładunek .....	18
1.2.3. Przepisy, których należy przestrzegać opuszczając pojazd .....	7	4.1.2.1. Przed załadunkiem lub rozładunkiem .....	18
1.2.4. Przepisy dotyczące pojazdów których nie można uruchomić .....	8	4.1.2.2. Podczas załadunku lub rozładunku .....	18
1.3. Inspekcje .....	8	4.1.2.3. Po załadunku lub rozładunku .....	20
1.4. Raport o uszkodzeniach spowodowanych siłą wyższą .....	8	4.1.3. Przymocowanie pojazdów .....	20
<b>2. Transport drogowy</b> .....	<b>9</b>	4.1.3.1. Ogólne procedury dotyczące przymocowania pojazdów .....	21
2.1. Sprzęt .....	9	4.1.3.2. Przymocowanie do obręczy koła .....	21
2.1.1. Lawety .....	9	4.1.3.3. Przywiązanie za pomocą haka .....	22
2.1.2. Wyposażenie lawet .....	9	4.2. Szczególne postanowienia dotyczące statków Lo-Lo i Ro-Lo przeznaczonych do transportu samochodowego .....	22
2.2. Załadunek/rozładunek .....	9	4.3. Szczególne warunki dotyczące transportu w kontenerach .....	22
2.2.1. Przed załadunkiem lub rozładunkiem .....	10	4.4. Szczególne postanowienia dotyczące barek .....	23
2.2.2. Podczas załadunku lub rozładunku .....	10	4.4.1. Barki .....	23
2.2.3. Po załadunku lub rozładunku .....	10	4.4.2. Załadunek/rozładunek .....	23
2.3. Mocowanie/przytwierdzanie .....	11	4.4.2.1. Przed załadunkiem/rozładunkiem .....	23
2.3.1. Zabezpieczanie pojazdów załadowanych w kierunku ruchu .....	11	4.4.2.2. Podczas załadunku i rozładunku .....	23
2.3.2. Zabezpieczanie pojazdów załadowanych w kierunku przeciwnym do ruchu .....	12	4.4.2.3. Po załadunku .....	24
2.3.3. Dodatkowe zabezpieczenie pojazdów załadowanych pod kątem, jako najbardziej wysunięte do tyłu .....	12	<b>5. Ogrodzone tereny zamknięte</b> .....	<b>25</b>
2.3.4. zabezpieczanie pojazdów na górnym pokładzie ..	12	5.1. Wymagania techniczne .....	25
<b>3. Transport kolejowy</b> .....	<b>13</b>	5.1.1. Ukształtowanie i wykonanie podłoża .....	25
3.1. Sprzęt .....	13	5.1.2. Wyposażenie terenu .....	25
3.1.1. Wagony .....	13	5.1.3. Środki bezpieczeństwa .....	26
3.1.2. Wyposażenie wagonów .....	13	5.2. Przechowywanie .....	26
3.2. Załadunek/rozładunek .....	13	5.2.1. Ogólne warunki przechowywania .....	26
3.2.1. Przed załadunkiem lub rozładunkiem .....	13	5.2.2. Parkowanie .....	26
3.2.2. Podczas załadunku lub rozładunku .....	14	5.2.3. Konserwacja .....	28
3.2.3. Po załadunku lub rozładunku .....	16	5.3. Szkolenia .....	28
3.3. Przymocowanie .....	16		



# Wstęp

Niniejsza Instrukcja Obsługi stanowi publikację ECG napisaną w konsultacji i we współpracy z departamentami ds. jakości następujących producentów: Audi, BMW, Dacia, Daimler AG, FORD, General Motors, Mitsubishi, Nissan, Renault, SEAT, Skoda, Toyota, Volkswagen oraz Volvo.

Idea stworzenia wspólnych standardów jakości dla całego przemysłu zrodziła się z zaangażowania dostawców usług logistycznych i producentów w ciągłe podwyższanie jakości europejskiej sieci logistycznej pojazdów. Z pewnością, standaryzacja praktyk pozwoli na obniżenie stopy strat oraz szybsze i efektywniejsze zabezpieczanie samochodów.

Niniejsza instrukcja w zamierzeniu ma służyć jako pomocnik w zarządzaniu i szkoleniu pracowników w zakresie standardów operacyjnych. To powinno zapewnić ujednoczenie stosowanych praktyk. Jednakże każdy producent samochodów zachowuje prawo do żądania indywidualnego traktowania swoich samochodów. Dlatego w instrukcji często stosowane są odstępstwa dla indywidualnych wymagań producentów. Warunki takie muszą być jasno zdefiniowane, zrozumiałe i stosowane przez obie strony podpisujące kontrakt. Egzemplrze instrukcji są dostępne do darmowego ściągnięcia ze strony internetowej [www.eurocartrans.org](http://www.eurocartrans.org). Choć niniejsza instrukcja dostępna jest w tłumaczeniach na inne języki, wersja angielska jest jedyną oficjalną.

Niniejsza instrukcja stanowi jedynie pierwszy krok na drodze harmonizacji standardów w przemyśle. Utworzenie wspólnych kodów dla szkód wraz z tablicą tłumaczenia dopasowaną do własnych kodów producenta oraz harmonizacja procedur audytu dokona się w najbliższej przyszłości. Stała Grupa Robocza skoordynowana przez ECG i skupiająca delegatów spółek logistycznych i producentów będzie odpowiedzialna za nadzorowanie tych prac oraz, w miarę potrzeby, za poszerzenie współpracy między LSP a OEM na inne obszary.

Państwa komentarze i pytania dotyczące tej instrukcji lub przyszłej działalności Grupy Roboczej są mile widziane pod adresem e-mailowym: [info@eurocartrans.org](mailto:info@eurocartrans.org) lub numerem telefonu +32 (0) 2 706 82 80.



# 1. Instrukcje ogólne

## 1.1. Odzież

- Personel musi zawsze nosić czystą odzież roboczą ( żadnych plam z oleju/smaru)
- Długie rękawy oraz długie spodnie są obowiązkowe. W gorących miesiącach dopuszcza się spodnie o długości  $\frac{3}{4}$  zakrywające kolana.
- Żadnych guzików, widocznych suwaków lub sprzączek.
- Należy nosić obuwie zamknięte. Obuwie nie może zsuwać się z nóg
- Nie dopuszcza się biżuterii ani obrączek, chyba że jest odpowiednio przykryta
- Zabrania się noszenia w kieszeniach ostrych przedmiotów (długopisów, narzędzi itd.), które mogłyby spowodować przypadkowe uszkodzenia pojazdów.
- Podczas pracy na ciężarówce, wagonie, statku lub placu składowym należy nosić rękawice robocze. Jednakże, należy je zdjąć wsiadając do pojazdu.
- Na placach składowych zaleca się noszenie widocznych kurtek lub odzieży z wyraźnie widocznymi elementami. Używanie kasków bezpieczeństwa podlega przepisom, regulacjom i postanowieniom prawa lokalnego.
- Jeśli kaski bezpieczeństwa są noszone podczas wykonywania operacji, należy je zdjąć wsiadając do pojazdu.

## 1.2. Obsługa

- Pojazdami może jeździć personel posiadający ważne prawo jazdy po odbyciu odpowiedniego szkolenia wstępnego zgodnie z przepisami wymienionymi w niniejszej instrukcji. Ważność praw jazdy podlega regularnemu sprawdzeniu, przynajmniej raz w roku.
- Pojazdami można jeździć wyłącznie w celu załadunku/rozładunku, zaparkowania lub podczas pracy zgodnie z wszelkimi środkami ostrożności.

### 1.2.1. Sposób jazdy

- Pojazdami trzeba jeździć z umiarkowaną prędkością we wszystkich sytuacjach. W celu identyfikacji ograniczenia prędkości dla odpowiedniej metody transportu, należy przeczytać następny rozdział niniejszej instrukcji.

Pojazdami wolno jeździć w taki sposób, aby zminimalizować prawdopodobieństwo uszkodzenia. W szczególności zabrania się:

- zwiększania obrotów silnika
- rozgrzewania silnika na biegu jałowym,
- gwałtownego ruszania z obracającymi się kołami napędzającymi,
- doprowadzania do poślizgu sprzęgła przy wysokich obrotowych silnika,
- jazdy „na rozruszniku”,
- wyprzedzania innych pojazdów,
- jazdy na kołach bez powietrza.
- wciskania pedału gazu przed ruszaniem
- usuwania kluczyków zapłonowych ze stacyjki, gdy pojazd jest w ruchu

- jazdy z szybami pokrytymi śniegiem lub lodem; śnieg i lód należy usunąć wyłącznie plastikowymi skrobaczkami, nigdy nie pozwalać na wykorzystywanie pracy silnika, nadmuchu gorącego powietrza, w celu odmrażania szyby.
- jazdy z otwartymi drzwiami lub bagażnikiem

Ponadto zabrania się używania wycieraczek gdy szyba pokryta jest śniegiem lub lodem.

Nowość

**Kierowca powinien natychmiast wyłączyć silnik w przypadku popelnienia błędu operacyjnego, lub gdy usłyszy dziwny/niepokojący dźwięk.**

## 1.2.2. Użytkowanie pojazdu

Pojazdy oraz ich wyposażenie mogą być użytkowane wyłącznie w takim zakresie i w taki sposób, jaki jest konieczny. Zabrania się:

- wychylania, stawania lub siadania na pojazdach,
- jedzenia, picia lub palenia tytoniu wewnątrz/ w pobliżu pojazdów
- pozostawiania w pojeździe dłużej niż to konieczne
- wkładania przedmiotów do/w pojazdów
- używania sprzętu elektronicznego ( audio, GPS, telefon itd.) chyba, że jest konieczne do jazdy
- ręcznego ustawiania elektrycznych lusterek,
- otwierania dachów,
- pisania na samochodach,
- dołączania etykiet lub naklejek na pojazd chyba, że producent wyraźnie do tego upoważnił i wyraźnie wskazał przeznaczone do tego powierzchnie;
- używania pojazdu jako pojazdu wahadłowego lub do transportu materiału;
- używania pojazdu do holowania lub transportu materiału
- odpinania/usuwania materiału ochronnego ( jak ochrona siedzeń)
- wchodzenia/wychodzenia z/do pojazdu przez inne drzwi niż drzwi kierowcy
- noszenia słuchawek i słuchania muzyki/radia
- **używania telefonów komórkowych i/lub nadajników podczas kierowania pojazdem i jego obsługi**

Nowość

## 1.2.3. Przepisy, których należy przestrzegać opuszczając pojazd

Po opuszczeniu pojazdu celem jego przechowania/transportu, należy sprawdzić, czy:

- drzwi, okna, szyberdach, pokrywa bagażnika i silnika są zamknięte,
- pojazdy z manualną skrzynią biegów są pozostawione na 1-ym biegu i mają zaciągnięty hamulec ręczny (hamulec awaryjny), przy przechowywaniu pojazdu hamulec ręczny należy zwolnić,
- pojazdy z automatyczną skrzynią biegów posiadają dźwignię ustawioną w położeniu „P” i mają zaciągnięty hamulec ręczny (przy przechowywaniu pojazdu hamulec ręczny należy zwolnić),
- cały sprzęt elektroniczny jest pozostawiony w położeniu „off”,
- **Wszystkie schowki są pozamykane tak, żeby uniknąć niepotrzebnego zużycia prądu podczas postoju na placu,**
- pojazd nie jest zaparkowany na materiałach łatwopalnych, takich jak sucha trawa lub liście,
- pokrycia siedzeń są prawidłowo ułożone,
- siedzenie kierowcy jest odsunięte do tyłu.

Nowość

## 1.2.4. Przepisy dotyczące pojazdów, których nie można uruchomić

- Jeśli pojazd nie uruchomi się z powodu rozładowania akumulatora, należy go uruchomić za pomocą zapasowego akumulatora, nigdy innego pojazdu. Zawsze należy podłączyć najpierw biegun dodatni (+), potem ujemny (-) lub uziemienie. Po uruchomieniu, odłączyć kable w przeciwnym porządku. Uruchamianie pojazdu poprzez jego pchanie lub holowanie jest zabronione!
- Kable do uruchomienia pojazdu należy używać z należytą uwagą aby nie dopuścić do uszkodzenia pojazdu.
- Jeśli pojazd wymaga zatankowania, wlać odpowiednią ilość właściwego rodzaju paliwa (benzyna bezołowiowa w przypadku samochodów benzynowych, olej napędowy w przypadku silników diesla).
- Jeśli dwie poprzednie metody zawiodą, należy skontaktować się z producentem pojazdu.
- Pojazd nigdy nie wolno uruchamiać/ tankować osobom nie przeszkolonym. Jeśli to możliwe, takie przypadki muszą być rozwiązywane przez wyspecjalizowany personel a nie kierowców.
- Zalecana jest wymiana rozładowanego akumulatora na nowy przed załadunkiem pojazdu na: auto-transportery, wagony, statki lub barki. Jednakże takie postępowanie musi być uzgodnione przez obie strony i zapisane w kontrakcie.

## 1.3. Inspekcje

- W każdym punkcie należy przeprowadzić szczegółową inspekcję pojazdu.
- Pojazdy muszą być sprawdzone pod kątem rzeczywistego stanu zaraz po ich dostawie. Nie zezwala się, aby pojazdy były myte przed przeprowadzeniem inspekcji.
- W przypadku uszkodzenia lub kradzieży pojazdu, należy wypełnić formularz szkody, który musi być podpisany zarówno przez osobę otrzymującą jak i przekazującą.
- Szkoda i utrata muszą być zgłoszone natychmiast w każdym przypadku przed zdjęciem pojazdu z ładunku i przed odjazdem transportera.
- Należy przeprowadzić inspekcję pod kątem uszkodzeń w świetle dziennym lub odpowiednim świetle sztucznym. W przypadku dostaw nocnych, inspekcję należy przeprowadzić następnego dnia rano przed godziną 12.
- Jeśli inspekcja okaże się trudna w danych okolicznościach ( brud, śnieg itd.), należy to odnotować na dokumentach inspekcji.
- Ukryte wady mogą być zgłaszane przez stronę odbierającą po inspekcji. Maksymalny okres po którym reklamacja jest wciąż możliwa podlega ustaleniom zawartym w osobnej Instrukcji dot. Procedur Inspekcji.
- W przypadku procedur dotyczących inspekcji szkód zobacz osobną Instrukcję dot. Procedur Inspekcji.

Nowość

## 1.4. Raport o szkodach spowodowanych siłą wyższą

**Centralny klient musi być poinformowany o wystąpieniu szkód spowodowanych siłą wyższą niezwłocznie po ich wykryciu.**

## 2. Transport drogowy

### 2.1. Sprzęt

#### 2.1.1. Lawety

- Do transportu pojazdów mogą być wykorzystywane wyłącznie specjalne samochody przeznaczone do transportu pojazdów; muszą być w dobrym stanie technicznym, pomalowane i bez oznak rdzy.
- Systemy hydrauliczne muszą funkcjonować należycie ; bez wycieków.
- Pojazdy do transportu powinny być wyposażone w nadkola, chroniące przed kamieniami wyrzucanymi spod kół.
- Powierzchnia pokładów i ramp musi być trwała bez ostrych krawędzi
- Rampy załadunkowe muszą być ustawiane pod wystarczająco niskim kątem w celu umożliwienia dostępu i uniemożliwienia uszkodzeń podwozia transportowanych pojazdów. Zalecany maksymalny kąt rampy to 8 stopni.
- Górny pokład pojazdu przeznaczonego do transportu musi być wyposażony, ze względu na bezpieczeństwo w barierki z linkami, zgodnie z lokalnymi wymogami prawa.
- Lawety muszą spełniać wymogi lokalnych przepisów bezpieczeństwa (BHP).
- Rozpórki pokładu załadunkowego, liny i wsporniki lin zabezpieczających powinny być osłonięte, w celu zabezpieczenia drzwi pojazdu, przed uszkodzeniami po ich otwarciu.
- Producent może wymagać sprawdzenia lawet i/lub ich typów przed ich akceptacją jako nadające się do transportu jego pojazdów. Szczegóły dotyczące takich wymagań muszą być wyraźnie wymienione w umowie.

#### 2.1.2. Wyposażenie lawet

Specjalne lawety muszą być wyposażone w:

- dwa zestawy ramp 50-100 cm;
- 3-4 zastawki na transportowany pojazd;
- 1-2 pasy na transportowany pojazd. Pasy muszą mieć długość 2.2 m i rozciągać się maksymalnie do 4%. Ponadto, muszą być wyposażone w ruchome (typu „skarpeta”) nakładki i spełniać wymagania normy DIN EN 12195-2. Etykieta na pasie nie może być tak wytarta aby stała się niemożliwa do odczytania (norma musi być wyraźnie widoczna).

## 2.2. Załadunek/rozładunek

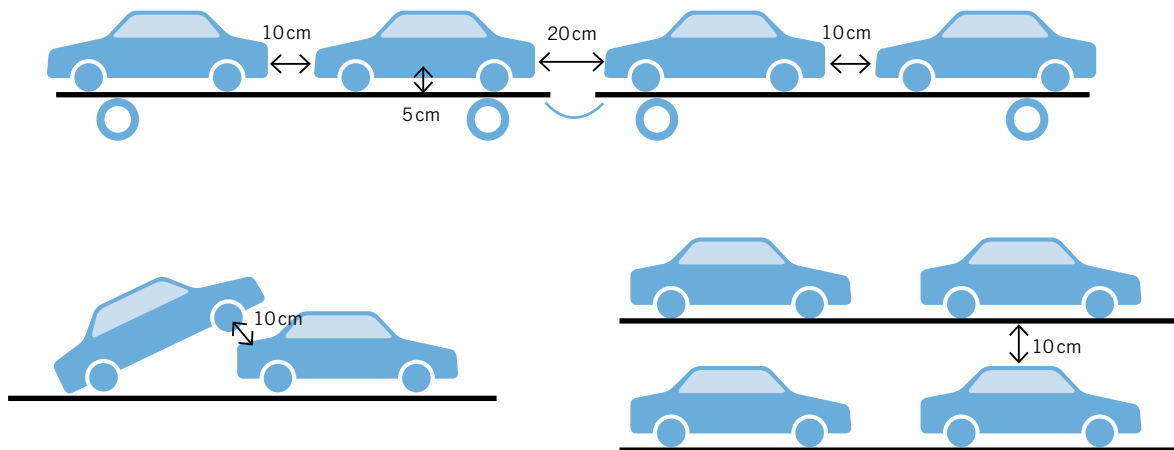
- Poniższe przepisy odnoszą się do procesu załadunku/rozładunku. Obowiązują również przepisy dotyczące obsługi pojazdu wymienione w rozdziale ogólnym ( Rozdział 1.2). Pracownicy, przed otrzymaniem pozwolenia na wykonanie: załadunków, rozładunków i innych prac związanych z obsługą samochodów, muszą być także przeszkoleni ze znajomości tych instrukcji.
- Podczas załadunku, przystosować załadowany ciężar, wysokość i długość do krajowych wymagań oraz wybranej trasy przejazdu.

### 2.2.1. Przed załadunkiem lub rozładunkiem

- Laweta musi być zaparkowana na równym i stałym gruncie.
- Pokłady załadunkowe muszą być puste, bez zastawek, narzędzi lub innych przedmiotów. Zabrania się, aby pasy do mocowania były zawieszane na linkach barierkach zabezpieczających przed upadkiem.
- Pokłady ciężarówki oraz przyczepy muszą być ustawione w odpowiednim położeniu do załadowanych pojazdów, tak aby nie powodować uszkodzenia ich podwozi.
- Wszystkie luki w pokładach (zagłębienia na koła pojazdów) muszą być zakryte. Przerwy pomiędzy pokładami ciężarówki i przyczepy muszą być wypełnione odpowiednimi rampami łączącymi.

### 2.2.2. Podczas załadunku lub rozładunku

- Pojazdy należy prowadzić na/z lawety z prędkością spacerową w celu zredukowania prawdopodobieństwa uszkodzenia. Prędkość musi być szczególnie zredukowana przed wjazdem lub zjazdem z ramp.
- Samochody powinny być rozładowane wyłącznie na włączonym silniku. Zabrania się spychania pojazdów z transportowca, hamowania za pomocą hamulca ręcznego lub sprzęgła!
- Należy sprawdzić, czy zachowane są następujące odległości (mierzone ręką):
  - między pojazdami, zderzak od zderzaka: pięść (ok. 10 cm)
  - między dachem pojazdu a górnym pokładem: pięść (ok. 10 cm)
  - między zachodzącymi na siebie pojazdami: pięść (ok. 10 cm)
  - między pojazdem na ciężarówce a innym pojazdem na przyczepie, zderzak od zderzaka: 2 pięści (ok. 20 cm)
  - między podwoziem pojazdu a pokładem : 3 palce (ok. 5 cm)



- **Kierowca powinien mieć zawsze możliwość poproszenia o pomoc i otrzymania jej podczas załadunku i rozładunku.**

Nowość

### 2.2.3. Po załadunku lub rozładunku

- Samochody z manualną skrzynią biegów muszą być pozostawione na pierwszym biegu i hamulcu ręcznym (hamulcu awaryjnym). Samochody z automatyczną skrzynią biegów muszą być pozostawione w położeniu „P” i na hamulcu ręcznym (awaryjnym).
- jeśli pojazdy zostały załadowane/rozładowane nocą lub w innych warunkach, które wymagają użycia świateł drogowych, należy je wyłączyć natychmiast po załadunku/rozładunku.

- Pojazdy muszą być zamknięte podczas transportu. Kluczyki muszą być zabezpieczone przez kierowcę.
- Pojazdy muszą być przymocowane, podczas transportu, zgodnie z procedurami mocowania/przytwierdzenia wymienionymi w następnym rozdziale.

## 2.3. Mocowanie/przytwierdzenie

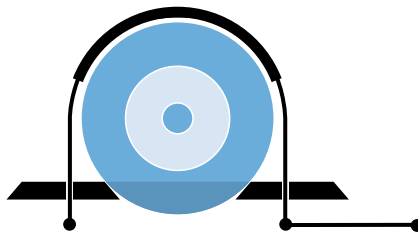
Nowość

**Uwaga wstępna:** Niniejsza instrukcja prezentuje metodę mocowania/przytwierdzenia VDA-VDI, która jest egzekwowana prawnie przez policję Niemieckiej Republiki Federalnej. Kierowcy przejeżdżający przez Niemcy muszą się do niej stosować pod karą mandatu.

ECG uznaje jednak, że istnieją inne metody mocowania/przytwierdzenia, używane z doskonałymi wynikami w dziedzinie wydajności i bezpieczeństwa w innych krajach europejskich. Na przykład, bardzo "intuicyjna" metoda, opracowana przez CAT, Gefco i STVA, jest od lat używana we Francji, jak również na niektórych trasach międzynarodowych, bez specjalnych problemów związanych z bezpieczeństwem.

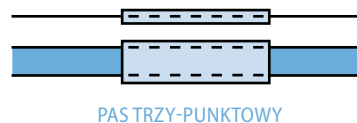
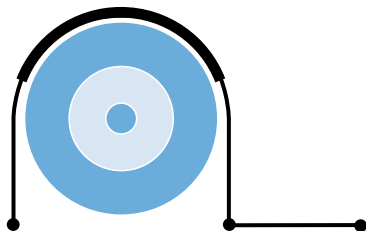
Nowość

Należy zastosować trzy-punktowe pasy z regulacją w kombinacji z zastawkami kół. **Używanie zastawek kół nie jest niezbędne w wypadku gdy koła są unieruchomione w specjalnych wnękach w pokładzie lub w "sztaplach" transportera. Koło powinno wchodzić we wnękę do głębokości ok. 1/6 jego średnicy.**



Mocowanie pojazdu należy wykonać w następujący sposób:

- przymocować pierwszy hak do pokładu transportera (pręt przytwierdzający) w taki sposób, aby pas przebiegał wertykalnie, jeśli to możliwe.
- Następnie ułożyć pas wokół koła, upewniając się, że regulacja pasa jest właściwie pozycjonowana.

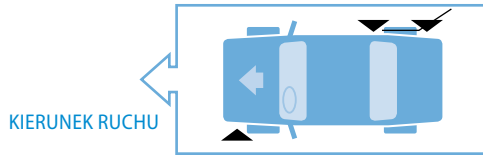


- Przymocować drugi hak do pokładu transportera (pręt).
- Przymocować trzeci hak do punktu kotwiczenia, leżącego po bokach kół i napiąć (naciągnąć) pas za pomocą mechanizmu koła zapadkowego.

### 2.3.1. Zabezpieczanie pojazdów załadowanych w kierunku ruchu

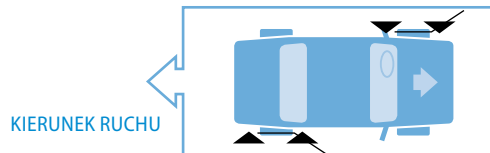
- Jedna zastawka z przodu i jedna z tyłu, jednego z tylnych kół.
- Dodatkowo zabezpieczyć tylne koło za pomocą trzypunktowego pasa mocującego.
- Diagonalnie do tego koła umocować jedną zastawkę z przodu, odpowiedniego przedniego koła.

- Jeśli zastawek nie można użyć z przyczyn technicznych, należy zabezpieczyć dodatkowe koło za pomocą pasa mocującego.



### 2.3.2. Zabezpieczanie pojazdów załadowanych w kierunku przeciwnym do ruchu

- Jedna zastawka z przodu i jedna z tyłu jednego z tylnych kół.
- Diagonalnie do tego koła umocować jedną zastawkę z przodu i jedną z tyłu, odpowiedniego przedniego koła.
- Dodatkowo zabezpieczyć oba koła za pomocą trzypunktowych pasów mocujących.
- Jeśli zastawek nie można użyć z przyczyn technicznych, należy zabezpieczyć dodatkowe koło za pomocą pasa mocującego.



### 2.3.3. Dodatkowe zabezpieczenie pojazdów załadowanych pod kątem, jako najbardziej wysunięte do tyłu

Nowość

**Najdalej wysunięty pojazd, załadowany za tylną oś przyczepy lub, w wypadku transporterów typu "solo", za tylną oś ciężarówki, powinien być dodatkowo przymocowany na obu kołach tylnej osi przy pomocy dwóch zastawek i jednego pasa na każde koło.**



### 2.3.4. Zabezpieczenie pojazdu na górnym pokładzie

W przypadku gdy pojazdu nie można zabezpieczyć zastawkami lub pasami w chronionym obszarze górnego pokładu, należy wykonać jedną z następujących czynności:

- platforma ładunkowa powinna być opuszczona w celu umożliwienia wykonania prac z „ziemi”.
- koła jednej osi pojazdu na obszarze chronionym powinny być zabezpieczone za pomocą dwóch zastawek i jednego pasa mocującego po każdej stronie.

Jeśli z przyczyn technicznych nie można użyć zastawek, dodatkowe koło należy zabezpieczyć pasem mocującym.

# 3. Transport kolejowy

## 3.1. Sprzęt

### 3.1.1. Wagony

- wagony muszą być w dobrym stanie, pomalowane, bez śladów rdzy. Ponadto, muszą być regularnie czyszczone, malowane i naprawiane zgodnie z uprzednio ustalonym programem konserwacji .
- producent ma prawo do inspekcji wszystkich wagonów postawionych do jego dyspozycji i odrzucić te, które nie spełniają kryteriów jakości.
- Wagony nie mogą posiadać żadnych strukturalnych uszkodzeń, braków mechanicznych na dachu, lub innych przeszkód na pokładach, które mogą uniemożliwić załadunek i rozładunek.
- W wagonach należy zastosować materiał ochronny na powierzchniach, które wg wszelkiego prawdopodobieństwa mogą wejść w kontakt z pojazdem, w szczególności jego drzwiami i nadwoziem.
- Profil pokładu musi mieć dobrą przyczepność, lecz nie może mieć ostrych krawędzi.
- Rampy załadunkowe, czy to stałe czy ruchome, muszą znajdować się pod wystarczającym niskim kątem w celu umożliwienia łatwego dostępu i nie dopuszczenia do uszkodzenia podwozia transportowanych pojazdów. Zalecany minimalny kąt rampy wynosi 8 stopni.

### 3.1.2. Wyposażenie wagonów

Każdy wagon powinien być wyposażony w wystarczającą ilość zastawek. Zasadniczo, w każdym pojeździe powinny być 4 zastawki. Jednakże, na niektórych trasach oraz w niektórych państwach, pojazdy mogą być przymocowane za pomocą dwóch zastawek na jednym kole lub podwójnej zastawki, chroniącej koło z przodu i z tyłu, na jednym kole.

## 3.2. Załadunek/rozładunek

Następujące przepisy odnoszą się szczególnie do procesu załadunku/rozładunku. Nadal obowiązują przepisy dotyczące obsługi pojazdu wymienione w rozdziale ogólnym (rozdział 1.2). Pracownicy, przed otrzymaniem pozwolenia na wykonanie: załadunków, rozładunków i innych prac związanych z obsługą samochodów, muszą być także przeszkoleni ze znajomości tych instrukcji.

### 3.2.1. Przed załadunkiem lub rozładunkiem

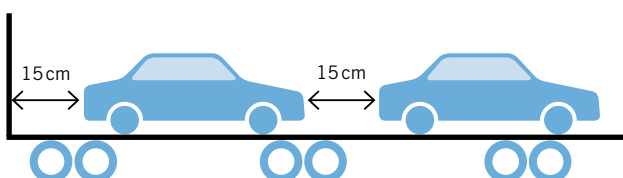
- Wagony powinny być przedstawione na platformach załadunkowych w prawidłowym kierunku, aby umożliwić załadunek i rozładunek od przodu. Należy absolutnie unikać odwracania pojazdów na wagonach. Na całkowicie zamkniętych wagonach, kierunek załadunku pojazdów musi być wskazany po obu stronach wagonu za pomocą strzałki (kredką lub mazakiem) aby umożliwić procedurę rozładunku.
- Przed rozpoczęciem załadunku należy sporządzić plan załadunku i przestrzegać go w całym procesie załadunku.
- Wagony muszą być zabezpieczone poprzez zastosowanie hamulców oraz użycie szcęk hamulcowych tak aby nie poruszały się podczas załadunku/rozładunku.

- Wagony muszą być przygotowane do załadunku: górny pokład musi być ustawiony w pozycji załadunku/rozładunku i zabezpieczony.
- Tabliczki pomostowe muszą być na miejscu i muszą być zabezpieczone.
- Przerwy pomiędzy wagonami muszą być takie, aby nie uszkodziły kół pojazdu. Usuwalne rampy wjazdowe muszą być dołączone w miarę potrzeby do armatury wagonu.
- Sprawdzić, czy szerokość ładunkowa wagonu jest wystarczająca dla śladu pojazdów podlegających załadunkowi.
- Sprawdzić wysokość pojazdu aby stwierdzić, czy można go załadować na wagon. Niektóre pojazdy mogą być transportowane wyłącznie na górnym pokładzie. Pojazdy ustawione na górnym pokładzie muszą mieć odpowiednią wysokość aby nie dopuścić do niebezpieczeństwa kontaktu z liniami elektrycznymi.
- Zabrania się wchodzenia na górne pokłady, podczas podnoszenia lub opuszczania, jeżeli nad wagonami znajdują się linie elektryczne.
- Zabrania się wchodzenia na każdy z pokładów, gdy górny pokład jest podnoszony lub opuszczany.
- Przed załadunkiem/rozładunkiem, pokład musi być wolny od jakichkolwiek materiałów, które mogą uszkodzić pojazdy podlegające przewozowi (kabel, szkło, kamienie, zastawki). Jeśli to możliwe, należy usunąć śnieg i lód.

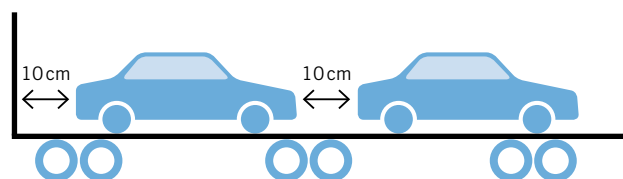
### 3.2.2. Podczas załadunku lub rozładunku

- Podczas operacji załadunku lub rozładunku, pojazdy należy prowadzić z prędkością spacerową, zarówno na rampach jak i na pociągu, w celu zredukowania możliwości uszkodzenia. Prędkość należy w szczególności zmniejszyć przed wjazdem lub zjazdem z ramp.
- Pojazdy powinny być załadowywane lub rozładowywane wyłącznie podczas jazdy do przodu. Jazda tyłem na wagonach może spowodować uszkodzenia. Wyjątkowo, załadunek tyłem jest akceptowalny dla ostatniego pojazdu na górnym pokładzie, lecz wyłącznie jeśli załadunek do przodu jest niemożliwy.
- Górny pokład powinien być załadowany przed dolnym i rozładowany po nim.
- Należy sprawdzić, że zostały zachowane następujące odległości:

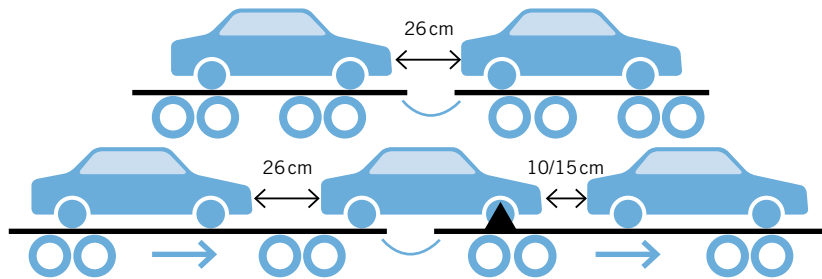
– W pojedynczych wagonach lub grupie wagonów, między samochodami, zderzak do zderzaka bądź zderzak do stałego elementu wagonu: nie mniej niż 15 cm.



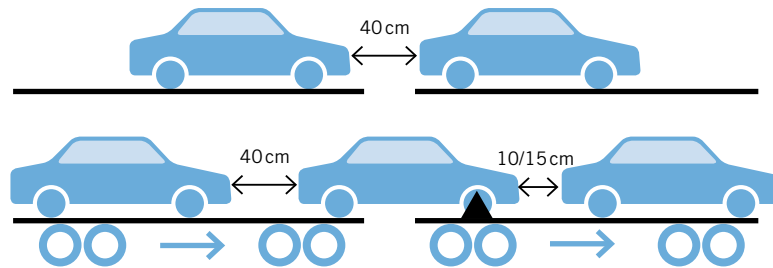
– W „całym pociągu” (składzie wagonów jadących bez odczepiania/doczepiania do stacji docelowej), między samochodami, zderzak do zderzaka bądź zderzak do stałego elementu wagonu: nie mniej niż 10 cm.



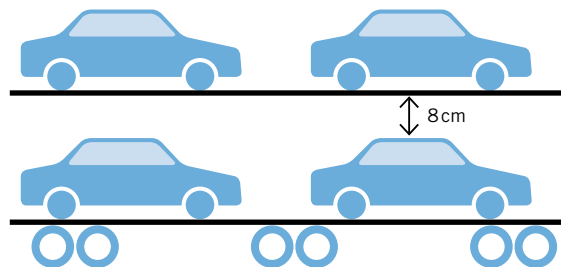
– Między samochodami, zderzak do zderzaka, nad lub w pobliżu krótkiego połączenia, na oszarze gdzie oś nie jest zablokowana: nie mniej niż 26 cm.



– Między samochodami, zderzak do zderzaka, nad lub w pobliżu stałego (sztywnego) połączenia, na obszarze gdzie oś nie jest zablokowana: nie mniej niż 40 cm.



– Odległość pomiędzy dachem pojazdu a górną platformą: 8 cm (użyć pięści jako miernika).



- Minimalna odległość musi być zachowana powyżej dachu pojazdów przewożonych na górnej platformie zgodnie z Krajowymi Wskaźnikami w kraju tranzytu. Samochody z ruchomą anteną, które są przewożone na górnej platformie, muszą mieć usuniętą antenę podczas transportu.
- Pojazdy załadowane nad dołączanymi częściami wagonu (krótkie połączenia lub sztywne trwałe połączenia) mogą być pozostawione na biegu z włączonym hamulcem ręcznym tylko wtedy gdy oba systemy działają na tę samą oś. W przeciwnym razie, można użyć tylko jeden z dwóch systemów blokujących.
- Wszystkie pozostałe pojazdy powinny być zabezpieczone zarówno za pomocą włączonego pierwszego biegu ( lub ustawienia skrzyni biegów w położenie „P” w przypadku pojazdów z automatyczną skrzynią biegów) oraz na hamulca ręcznego.
- Pojazdy z pneumatycznym zawieszeniem muszą być transportowane zgodnie z zaleceniami producenta.

### 3.2.3. Po załadunku lub rozładunku

- Po załadunku/rozładunku, wagon należy ustawić w tryb transportu: płytki zwierające na obu zakończeniach wagonu należy ustawić w położeniu do góry i zabezpieczyć (w całkowicie zamkniętych wagonach, drzwi należy zamknąć i zabezpieczyć). Nieużywane zastawki należy zabezpieczyć na wagonach aby nie dopuścić do wypadnięcia podczas jazdy.
- Jeśli samochody zostały załadowane/rozładowane nocą lub w innych warunkach które wymagają użycia świateł drogowych, należy je wyłączyć natychmiast po załadunku/rozładunku.
- Kluczyki muszą zostać wyjęte ze stacyjki i włożone do kieszeni drzwi, po stronie kierowcy.
- Samochody muszą być przymocowane do transportu zgodnie z procedurami dotyczącymi przymocowania wymienionymi w następnym rozdziale.

## 3.3. Przymocowanie

- wszystkie transportowane pojazdy muszą być zabezpieczone zastawkami
- jako ogólna zasada, należy użyć cztery zastawki kół na jeden pojazd
- zastawki na koła należy umieścić zarówno z tyłu jak i z przodu dwóch kół na tej samej osi. Oś, którą należy zabezpieczyć zastawkami, jest tą osią, na którą działa hamulec ręczny i/lub bieg.
- w przypadku pojazdów umieszczonych nad krótkim lub sztywnym połączeniem, powyższa zasada musi być absolutnie przestrzegana. Pod żadnym pozorem, pojazd umieszczony nad połączeniem, nie może mieć zabezpieczonych zastawkami obu osi !
- Na niektórych trasach w niektórych krajach ( lecz wyłącznie w przypadku transportu krajowego), pojazdy mogą być przymocowane za pomocą dwóch zastawek na jednym kole lub podwójnej zastawki, chroniącej koło z przodu i z tyłu, na jednym kole. Nie wolno zapominać, że ta zasada jest wyjątkiem. Przed jej zastosowaniem, należy sprawdzić, czy kody dotyczące przymocowania na wybranej trasie pozwalają na takie rozwiązanie.
- Zastawki na kołach należy umieszczać i usuwać ostrożnie aby nie uszkodzić opony. Jeśli do usunięcia zastawki używa się dźwigni, wszystko powinno być właściwie chronione.
- Pomiedzy zastawką a oponą, powinna być pozostawiona odpowiednia odległość, zgodna z wymaganiami technicznymi dla danego rodzaju zastawki.
- Zastawka nigdy nie może dotykać żadnej innej części pojazdu niż opona.

## 4. Transport wodny

- Ogólnie, do transportu nowych pojazdów można używać wyłącznie statków przeznaczonych do przewozu pojazdów oraz barek w wewnętrznym transporcie wodnym. Do tego rodzaju statków obowiązują przepisy bezpieczeństwa i jakości.
- Jeśli producent wyrazi zgodę, pojazdy można również transportować w kontenerach i na barkach rzecznych. Jednakże, należy zauważyć, że samochody transportowane w kontenerach i na barkach są narażone na szczególnie wysokie ryzyko uszkodzenia. Standardy jakości i bezpieczeństwa podlegają wyłącznie lokalnym minimalnym wymogom prawnym oraz umowie negocjowanej z dostawcą usług logistycznych.

## 4.1. Statki przeznaczone do transportu pojazdów

### 4.1.1. Wyposażenie

#### 4.1.1.1. Statki

- Statki wykorzystywane do transportu pojazdów muszą być w dobrym stanie technicznym. Producent ma prawo do narzucenia bardziej restrykcyjnych warunków oraz odrzucić statki, które nie spełniają tych warunków
- Statki muszą odpowiadać międzynarodowym uznanym standardom jakości
- Pokłady i rampy statków muszą być skonstruowane w taki sposób, aby był wystarczający odstęp między wewnętrznymi słupkami, celem łatwego bezszkodowego załadunku i rozładunku.
- Wszelkie przerwy w pokładach lub między rampami a pokładami, jak również pionowe różnice w wysokości muszą być zredukowane do minimum aby wykluczyć uszkodzenie opon.
- Należy sprawdzić, że nie ma żadnych wycieków oleju z przewodów i urządzeń na statku.
- Wszystkie elementy na pokładach nie mogą posiadać śladów rdzy. W żadnym razie zardzewiałe elementy nie mogą wejść w kontakt z transportowanymi pojazdami.
- Luki, w których przewożone są samochody muszą być czyste, bezzapachowe i dobrze wentylowane. Wszelkie ślady substancji chemicznych lub tłustych muszą być usuwane.
- Pokłady i rampy muszą być dobrze oświetlone. Wszelkie przeszkody (blokady, słupki) muszą być pomalowane lub oznakowane w kolorach zgodnych z wymogami bezpieczeństwa. Elementy konstrukcji, które mogą przypadkowo upaść na pojazdy muszą być osłonięte aby zminimalizować prawdopodobieństwo poważnych uszkodzeń.
- Wszystkie rampy połączeniowe i dostępu muszą być ulokowane pod wystarczająco niskim kątem w celu umożliwienia łatwego dostępu oraz uniemożliwienia uszkodzenia podwozia transportowanych pojazdów. Zalecany minimalny kąt rampy wynosi 8 stopni.
- Wszystkie rampy połączeniowe i dostępu muszą mieć dobrą przyczepność i nie mogą posiadać ostrych krawędzi. Ponadto, zaleca się zastosowanie antypoślizgowych taśm na podjazdach i w miejscach zakrętu.

#### 4.1.1.2. Wyposażenie na statku

- Statki i nabrzeże muszą być wyposażone w stosowną ilość przewodów rozruchowych oraz w benzynę bezołowiową premium/super i paliwo do samochodów z silnikiem diesel, aby umożliwić bezproblemowy załadunek i rozładunek samochodów, których nie można uruchomić.
- Statki muszą być wyposażone w wystarczającą ilość miejsc cumowania
- Ruchome łańcuchy muszą być należycie napięte, tak aby nie stały się jeszcze bardziej naprężone i nie dotykały dolnej strony pojazdów
- Statki muszą być wyposażone w odpowiednią ilość lin samochodowych w dobrym stanie. Odporność tych lin musi być przystosowana do rodzaju pojazdu transportowego i posiadać wystarczający margines bezpieczeństwa
- Części metalowe lin do przywiązywania muszą być chronione aby nie dopuścić do uszkodzeń samochodów.

## 4.1.2. Załadunek/rozładunek

Następujące zasady obowiązują w procesie załadunku/rozładunku. Obowiązują nadal przepisy dotyczące obsługi pojazdu wymienione w rozdziale ogólnym ( Rozdział 1.2). Pracownicy, przed otrzymaniem pozwolenia na wykonywanie: załadunków, rozładunków i innych prac związanych z obsługą samochodów, muszą być także przeszkoleni ze znajomości tych instrukcji.

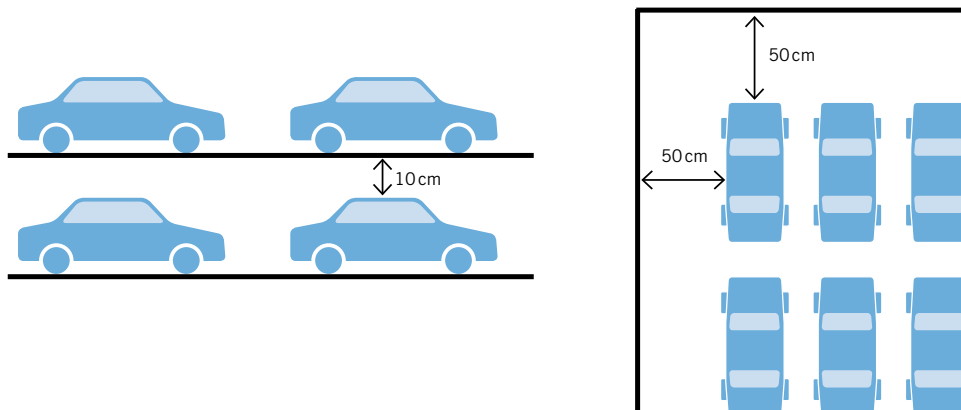
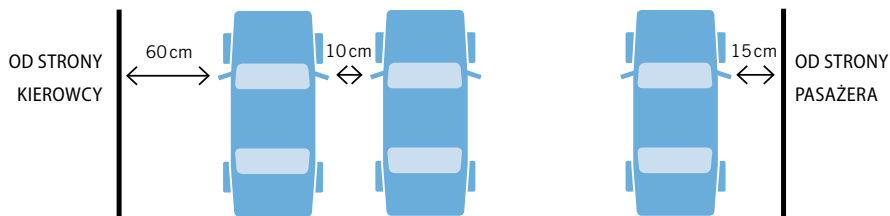
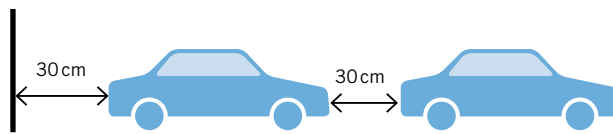
### 4.1.2.1. Przed załadunkiem lub rozładunkiem

- Spółka dokerska ponosi odpowiedzialność za organizację spotkania z kapitanem statku oraz kapitanem portu, którzy mają sporządzić plan załadunku. Ten plan będzie realizowany w całym procesie załadunku.
- Przed załadunkiem, należy wyraźnie zaznaczyć drogi dojazdu i dojścia zgodnie z wymaganiami bezpieczeństwa statku.
- Rampy i pokłady muszą znajdować się w położeniu stosownym do załadunku/rozładunku a drzwi wewnętrzne muszą być otwarte.
- Na rampach i pokładach nie może znajdować się żaden sprzęt luzem. Liny do przywiązywania muszą być zabezpieczone. W żadnym przypadku liny nie mogą zwisać z wręg wzmocnień/słupków bez zabezpieczenia.
- Statki muszą być przymocowane do nadbrzeża przed rozpoczęciem załadunku/rozładunku.

### 4.1.2.2. Podczas załadunku lub rozładunku

- Wszystkie czynności załadunku/rozładunku muszą być koordynowane przez doświadczonego nadzorującego.
- Kąt najazdu ramp, podczas rozładunku, powinien być cały czas pod obserwacją (może ulegać zmianie ze względu na przyplawy oraz zmieniające się obciążenie statku w związku z rozładunkiem).
- Pojazdy muszą być załadowane w grupach o podobnych rozmiarach w celu umożliwienia ich pozycjonowania na pokładzie załadunku.
- Bezpieczna odległość, przystosowana do prędkości, musi być zachowana w stosunku do poprzedniego i następnego pojazdu podczas jazdy na rampach i pokładach.
- Przed wjazdem na rampę, człowiek znajdujący się z przodu grupy pojazdów musi zagwarantować, że rampa jest wolna na całej swojej długości. Żaden inny pojazd nie może wjechać na rampę zanim wszystkie pojazdy z niej nie zjadą.
- W środku statku, prędkość musi być ograniczona tak aby uniknąć uszkodzeń. Ponadto, kierowcy muszą dopasować się do ograniczeń prędkości narzuconych przez linie okrętowe. Jednakże, rampy mogą powodować wymuszanie odpowiedniej prędkości aby koła nie zsunęły się z mokrej powierzchni.
- Światła drogowe należy włączyć przed wjechaniem pod pokład
- samochody z pneumatycznym zawieszeniem powinny wjechać w najwyższym położeniu a ich transport powinien odbywać się w najniższym położeniu zawieszenia.
- Wszystkie pojazdy muszą być przewożone pod pokładem. Wyjątek od tej zasady musi być akceptowany przez producenta w formie pisemnej umowy lub instrukcji.
- Kierunek, w którym samochody muszą być rozładowywane/załadowywane na/ze statku (w kierunku ruchu wskazówek zegara lub przeciwnym) musi być ustalony przez kapitana portu przed rozpoczęciem załadunku (rozładunku) i stosowany w stosowny sposób. Po zakończeniu załadunku, samochody w bloku znajdujące się od strony zewnętrznej muszą być łatwo dostępne od strony kierowcy (należy pozostawić wystarczającą ilość miejsca aby można było otworzyć drzwi kierowcy bez uszkodzeń).

- Podczas załadunku/rozładunku, samochody należy wprowadzać w kierunku do przodu. Należy unikać zbędnego manewrowania i cofania.
- W miarę możliwości, samochody powinny być ustawiane wzdłuż statku. W ten sposób, minimalizuje się ryzyko przemieszczenia samochodów podczas przechyłów statku. Jeśli nie można uniknąć transportu niektórych pojazdów w sposób poprzeczny, należy podjąć stosowne środki bezpieczeństwa zgodnie ze specjalnymi instrukcjami na mocy rozdziału 4.1.3.
- Samochody nie powinny być przechowywane na rampach. Jeśli nie można tego uniknąć, należy podjąć specjalne środki bezpieczeństwa zgodnie ze specjalnymi instrukcjami na mocy rozdziału 4.1.3.
- Zalecenia producenta zgodnie z którymi samochody mogą być przechowywane na rampach lub poprzecznie, muszą być respektowane.
- Nowe pojazdy powinny być przechowywane osobno niż inne pojazdy cargo i/lub używane.
- Samochody powinny być rozładowane w porządku przeciwnym do załadunku: ostatni samochód podlegający załadunkowi powinien być rozładowany jako pierwszy.
- Należy sprawdzić, że należy zachować następujące odległości:
  - między samochodami, zderzak w zderzak: minimum 30 cm;
  - między zderzakiem samochodu a strukturą statku: 30 cm;
  - między samochodami, lusterko w lusterko: 10 cm;
  - odległość między dachem pojazdu a pokładem górnym: 10 cm;
  - między samochodem a innym cargo samochodowym i nie samochodowym: 50 cm;
  - między samochodem ( strona pasażera) a strukturą statków: 15 cm;
  - między samochodem ( strona kierowcy) a strukturą statku: 60 cm



#### 4.1.2.3. Po załadunku lub rozładunku

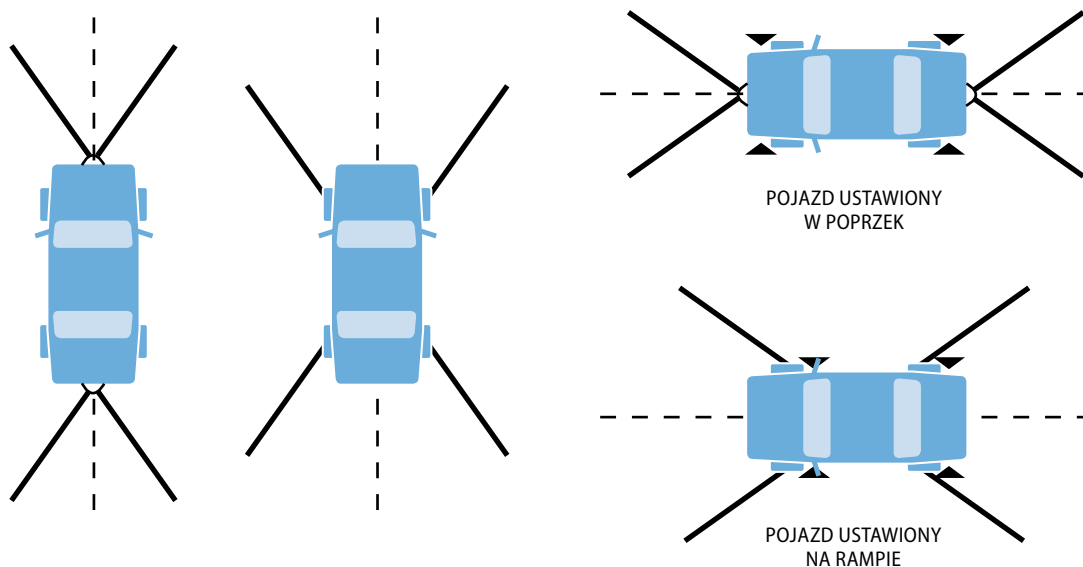
- Po załadunku/rozładunku, światła drogowe samochodu należy natychmiast wyłączyć
- Wysiadając z samochodu po załadunku, należy sprawdzić, czy nie stoi on na łańcuchach, kablach, cumach lub innych przedmiotach, które mogą uszkodzić opony. Koła powinny być ustawione do jazdy na wprost.
- Jeśli pojazd jest wyposażony w przełącznik odcinania akumulatora, należy go aktywować po zaparkowaniu pojazdu w położeniu przeznaczonym do przechowywania na pokładzie statku.
- Pojazdy, których nie można uruchomić, nawet po ponownym zatankowaniu i/lub rozruchu z urządzenia rozruchowego, muszą być transportowane przez wyspecjalizowany samochód. Pod żadnym pozorem rozładowany samochód nie może być holowany przez inny samochód
- Po załadunku, samochody powinny być przymocowane zgodnie z procedurami wymienionymi w następnym rozdziale.
- Procedurę przymocowywania należy kontrolować lub skorygować jeśli to konieczne, przynajmniej codziennie w ciągu pierwszych trzech dni a potem co trzeci dzień. W przypadku spodziewanej złej pogody, należy dokonywać codziennych kontroli.
- Pojazdy z manualną skrzynią biegów muszą znajdować się na pierwszym biegu i z włączonym hamulcem ręcznym.
- Pojazdy z automatyczną skrzynią muszą mieć skrzynię ustawioną w położeniu „P” oraz na hamulcu ręcznym.
- Pojazdy muszą być zamknięte podczas transportu. Kluczyki muszą zostać wyjęte ze stacyjki i umieszczone w kieszeni drzwi, po stronie kierowcy.

#### 4.1.3. Przymocowanie pojazdów

- Wszystkie pojazdy transportowane na statku muszą być należycie przymocowane.
- Każdy pojazd musi być zabezpieczony przynajmniej 4 linami, dwoma z przodu i dwoma z tyłu.
- **Regulacje na krótkich drogach morskich (short sea shipping) mogą się nieco różnić od tutaj zaprezentowanych.**
- Pojazdy transportowane w poprzek lub na rampach muszą być dodatkowo zabezpieczone zastawkami. **W przypadku mocowania do haka, należy dodać po jednej linie z przodu i z tyłu (w sumie 6 lin).**
- Ciężkie pojazdy muszą być zabezpieczone dodatkowymi linami.

Nowość

Nowość



#### 4.1.3.1. Ogólne procedury dotyczące przymocowania pojazdów

- Liny muszą być przymocowane w sposób uniemożliwiający uszkodzenie transportowanych samochodów.
- Liny używane do zabezpieczenia pojazdu nie mogą dotykać żadnej innej części pojazdu niż punkt przymocowania ani żadnego innego samochodu po ich należytych przymocowaniu
- Pojazd musi być przymocowany natychmiast po jego zaparkowaniu w celu magazynowania i odczepiony wyłącznie po dobiec do portu przeznaczenia.
- Liny powinny być wystarczająco naprężone aby nie dopuścić do przemieszczenia się pojazdów lecz nie powinny dociskać żadnych sprężyn (resorów) pojazdu.
- Pojazdy muszą być zamocowane – jeśli to fizycznie możliwe - pod kątem 30-60 stopni do osi podłużnej pojazdu w celu nie dopuszczenia do bocznych skrętów podczas transportu. Zarówno z tyłu jak i z przodu, musi znajdować się przynajmniej jedna lina do przymocowania w miejscu cumowania na każdej ze stron ( po lewej i prawej stronie) pojazdu. W ten sposób, samochód jest chroniony przez ruchami bocznymi w każdym kierunku.
- Pojazdy należy przymocować za obręcze kół albo za haki holownicze, zgodnie z wymaganiami producenta.

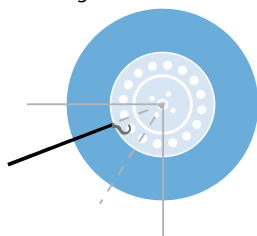
#### 4.1.3.2. Przywiązanie do obręczy koła

- Samochody mogą być przymocowane za obręcze wyłącznie jeśli producent na to zezwala
- Pojazdy mogą być przymocowane za obręcze aluminiowe lub stalowe. W przypadku obręczy stalowych, należy usunąć plastikowe kołpaki z koła przed przymocowaniem do pojazdu aby uniknąć ich uszkodzenia.
- Jeżeli mocujemy za felgę ze stopów aluminium, obwiązujemy ramię felgi nylonowym odcinkiem pasa i zaczepiamy za niego hak, otworem haka do dołu. Jeżeli mocujemy za stalową felgę, zaczepiamy bezpośrednio za otwór w feldze zabezpieczony plastikową osłoną haka, otworem haka do dołu.
- Aby przymocowanie było skuteczne, linę należy przymocować do niższej części koła, w jego środku. W przypadku nie przestrzegania tych warunków, koło może obracać się podczas transportu a lina może się poluzować.
- **Dowództwo statku powinno dolożyć wszelkich starań aby sekwencje załadunku i mocowania odbywały się równolegle, co pozwala uniknąć chodzenia pomiędzy już zaparkowanymi pojazdami.**

Nowość

##### MOCOWANIE DO OBRĘCZY STALOWYCH

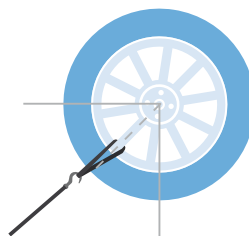
1 pas z płaskim hakiem zaczepionym do każdego koła



--- Oś zaczepienia  
—— Granice obszaru zaczepienia

##### MOCOWANIE DO OBRĘCZY ALUMINIOWYCH

1 pas z miękką pętlą na każde koło



Nowość

#### 4.1.3.3. Przymocowanie za pomocą haka

- Samochody można przymocować za haki holownicze jeśli producent na to zezwala, oraz jeśli dostępne są przednie i tylne haki.
- Przymocowanie pojazdu za haki obejmuje następujące kroki:
  - krótszy koniec liny pojazdu należy przymocować do haka holowniczego pojazdu
  - drugi koniec liny należy przymocować do podłogi statku
  - linę należy zablokować poprzez pociągnięcie pod kątem
- Do każdego haka należy przywiązać przynajmniej dwie liny

## 4.2. Szczególne postanowienia dotyczące statków Lo-Lo i Ro-Lo przeznaczonych do transportu samochodowego

Na statkach przeznaczonych do transportu samochodowego, na których wszystkie lub część pokładów nie są bezpośrednio dostępne dla cargo, obowiązują przepisy wymienione poniżej. Jednakże, w celu ograniczenia prawdopodobieństwa uszkodzenia, należy do załadunku zastosować następujące procedury:

- Pojazdy nie mogą być załadowane lub rozładowane za pomocą standardowego żurawia. Należy zastosować specjalny pomost przeznaczony do podnoszenia pojazdów
- Jeżeli zastosowano pomosty, zaprojektowane do podnoszenia dwóch samochodów jednocześnie, samochody muszą być adowane po dwa, nigdy pojedynczo.
- Podczas podnoszeniu przez dźwig, pojazdy muszą być na hamulcu ręcznym oraz na „luzie”. Silnik musi być wyłączony.
- Po załadunku na pokład statku, pojazdy należy obsługiwać zgodnie z tymi samymi przepisami, które obowiązują dla statku Ro-Ro. W szczególności, pojazdów nie można transportować na górze innego cargo lub kontenerów!

## 4.3. Szczególne warunki dotyczące transportu w kontenerach

- Wszystkie kontenery używane do transportu samochodowego muszą być zgodne ze stosownymi standardami ISO.
- Kontenery nie mogą posiadać żadnych otworów i muszą być zamknięte aby słona woda nie uszkodziła transportowanych pojazdów
- Jeśli to możliwe, należy użyć specjalne kontenery przystosowane do transportu pojazdów (kontenery z wyjmowanymi ściankami bocznymi lub otwarte kontenery) zamiast standardowych kontenerów. Rzeczywiście, większość pojazdów jest za szeroka aby mogła być bezpiecznie załadowana na kontener, jako że kierowcy pozostawiono zbyt mało miejsca do opuszczenia pojazdu po zaparkowaniu
- W standardowych kontenerach, ściana kontenera musi posiadać specjalną ochronę aby nie dopuścić do uszkodzenia drzwi kierowcy.

- Samochody transportowane w kontenerach muszą być należycie przymocowane za pomocą czterech lin, zgodnie z instrukcjami wymienionymi w rozdziale 4.1.3. Jeśli kontener nie jest wyposażony w odpowiednie punkty do przymocowania, należy je przybić gwoździami do podłogi.
- Zaleca się dodatkowe zabezpieczenie pojazdów w kontenerze poprzez użycie klocków zabezpieczających koła. Najpierw należy przybić gwoździami klocki do podłogi, w tylnej części kontenera. Następnie wprowadzić pojazd, umieszczając go tak aby koła jednej osi oparły się o zamontowane już klocki. Dopiero wtedy przybić gwoździami do podłogi, dodatkową parę klocków z przodu kontenera, tak aby zabezpieczały koła drugiej osi.
- Jeśli samochody mają być ułożone pod kątem wewnątrz kontenera, nie można ich układać pod większym kątem niż 25 stopni

## 4.4. Szczególne postanowienia dotyczące barek

### 4.4.1. Barki

- Pokłady barki i rampy załadunkowo/połączeniowe muszą być w dobrym stanie fizycznym, czyste i bez śladów rdzy.
- Rampy załadunkowe muszą mieć dobrą przyczepność ale nie mogą posiadać ostrych krawędzi.

### 4.4.2. Załadunek/rozładunek

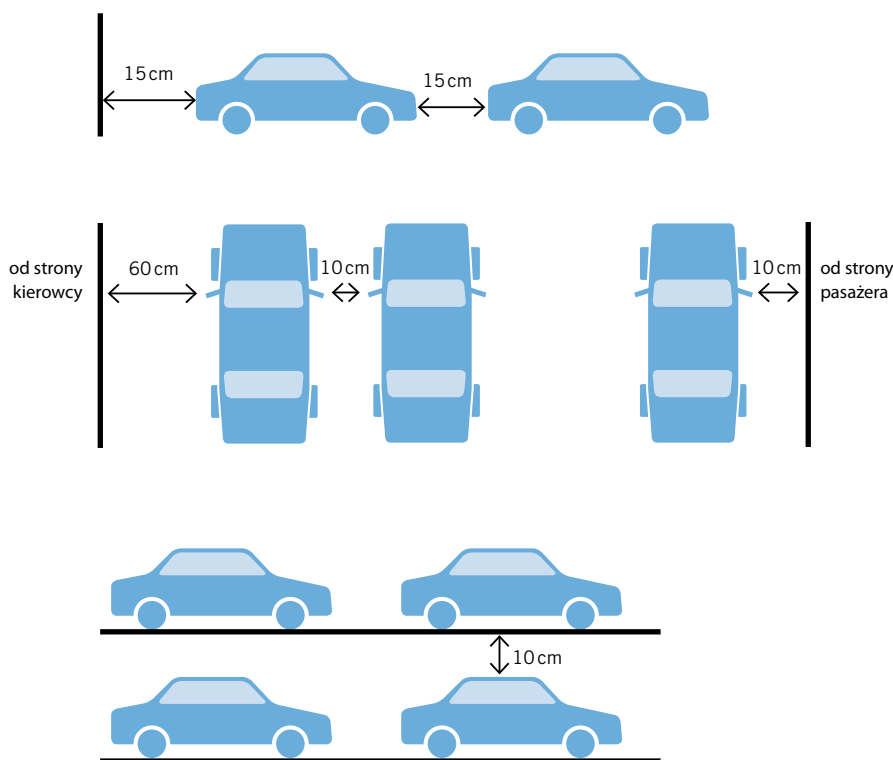
#### 4.4.2.1. Przed załadunkiem/rozładunkiem

- Rampy załadunkowe muszą być ustawione pod odpowiednio małym kątem, w celu umożliwienia łatwego dostępu oraz uniemożliwienia uszkodzenia podwozia transportowanych pojazdów. Zalecany max. kąt nachylenia rampy: 8 stopni.
- Przed rozpoczęciem załadunku, szef zmiany dokerskiej i kapitan barki muszą sprawdzić, czy wśród ładowanych pojazdów nie ma pojazdów z wyciekami oleju, potencjalne wycieki mogą uszkadzać pojazdy składowane na dolnym pokładzie.
- Ze względów bezpieczeństwa, na dolnym pokładzie, wzdłuż całej długości barki, powinna być zostawiana droga ewakuacyjna o min. szerokości 60 cm.
- Załadunek i rozładunek może zostać rozpoczęty po wydaniu wyraźnego pozwolenia przez kapitana barki.

#### 4.4.2.2. Podczas załadunku i rozładunku

- Cały załadunek i rozładunek musi być koordynowany/ nadzorowany przez doświadczony nadzór.
- W miarę możliwości, samochody powinny być ustawiane wzdłuż barki. Jeżeli nie uda się uniknąć, ustawienia kilku samochodów po przekątnej barki, to koła tych pojazdów muszą zostać zabezpieczone zastawkami.
- Pojazdy muszą być ładowane i rozładowywane w spacerowym/wolnym tempie. Manewrowanie musi być wykonywane ostrożnie z zachowaniem porządku tak aby unikać uszkodzeń.
- Pochylenie rampy załadunkowej musi być obserwowane i korygowane, podczas załadunku i rozładunku. W związku ze zmieniającym się obciążeniem barki sprawdzamy czy pochylenie rampy

- nie staje się zbyt strome i nie będzie powodować uszkodzeń podwozia samochodu.
- Pojazdy muszą być ładowane w taki sposób, że z/do każdego pojazdu w celu wyjścia po zaparkowaniu lub wejścia w celu rozładunku, będzie możliwy dostęp przez drzwi kierowcy bez ryzyka dotknięcia/uszkodzenia sąsiednich pojazdów. Do/z pojazdów można wsiadać/ wysiadać tylko przez drzwi kierowcy, nigdy przez inne drzwi czy okno.
  - Musi być kontrolowane dotrzymanie poniższych odległości :
    - pomiędzy samochodami, zderzak do zderzaka: 15 cm,
    - pomiędzy zderzakiem samochodu a nadbudową statku: 15 cm.
    - pomiędzy lusterkami zewnętrznymi samochodów (przy złożonych lusterkach): 10 cm.
    - szczelina pomiędzy dachem samochodu a górnym pokładem : 10 cm.
    - pomiędzy samochodem (od strony pasażera) a nadbudową statku: 10 cm.
    - pomiędzy samochodem (od strony kierowcy) a nadbudową statku: 60 cm.



#### 4.4.2.3. Po załadunku

- Okna i drzwi muszą być poodmykane a drzwi nie zamknięte na klucz. Kluczyki muszą być wyjęte ze stacyjki i włożone do kieszeni drzwi kierowcy.
- Pojazd musi być pozostawiony z włączonym hamulcem ręcznym (awaryjnym) i włączonym pierwszym biegiem. Pojazdy z automatyczną skrzynią biegów muszą być pozostawione z dźwignią w pozycji „P”.
- Pojazdy składowane na rampach muszą mieć pewnie zabezpieczone koła zastawkami, w celu zapobiegania ich przesuwaniu/przemieszczaniu się.

# 5. Ogrodzone tereny zamknięte

## 5.1. Wymagania techniczne

### 5.1.1. Ukształtowanie i wykonanie podłoża

- Wszystkie obszary na terenie muszą być pokryte asfaltem/betonem lub chodnikiem
- Powierzchnie na terenie ogrodzonym nie mogą posiadać żadnych otworów
- Grunt/podłoże musi być należycie drenowany
- Wszystkie obszary muszą być czyste. Usuwanie luźnych przedmiotów/gruzu z podłoża musi odbywać się w regularnych odstępach czasowych.
- Teren musi być odpowiednio oświetlony. Oświetlenie i inne przeszkody muszą być odpowiednio zabezpieczone w niższych partiach aby uniknąć uszkodzenia.
- W przypadku terminali portowych, teren musi być chroniony przed rozbryzgiem słonej wody.
- Wszelka roślinność musi być systematycznie usuwana z terenu i jego bezpośredniego otoczenia. Zabrania się parkowania pojazdów pod drzewami jako że żywica i liście mogą poważnie uszkodzić farbę pojazdu.
- Teren musi być podzielony na osobne obszary przeznaczone do:
  - przechowywania pojazdów
  - ładunku/załadunku
  - postoju ciężarówek (jeśli ciężarówki mają być zaparkowane przez dłuższy czas na terenie)
- Teren portowy musi dodatkowo posiadać wystarczająco duży obszar do załadunku przesyłek hurtowych
- Parking na samochody osobowe musi być oddzielony od reszty terenu
- Zatoczki parkingu muszą być zaprojektowane zgodnie z instrukcjami parkingu przedstawionymi w rozdziale 5.2.2. i wyraźnie pomalowane na podłożu. Co więcej, każda zatoczka parkingowa musi być całkowicie identyfikowalna za pomocą wyraźnie oznaczonego, prostego systemu numerowania i oznakowania literowego.
- Wewnętrzne rampy i spadki muszą być wystarczająco płaskie w celu uniknięcia uszkodzeń podwozia pojazdów. Zalecany maksymalny kąt rampy wynosi 8 stopni.
- Zaleca się ochronę przed naturalnymi źródłami. W każdym przypadku, operatorzy terenu powinni posiadać plany działania w przypadku wszystkich niekorzystnych warunków pogodowych.

### 5.1.2. Wyposażenie terenu

- Teren musi być wyposażony w odpowiednią ilość hydrantów i gaśnic zgodnie z przepisami przeciwpożarowymi w każdym kraju.
- Musi być odpowiednia ilość sprzętu do rozruchu pojazdów – w dobrym stanie.
- Na miejscu należy zapewnić przenośny sprzęt do sprawdzania ciśnienia w oponach.
- Należy zapewnić odpowiednie rezerwy paliwowe (diesel i benzyna bezołowiowa) na terenie.
- Ponadto, systemy identyfikacji pojazdów muszą być dostępne na terenie w celu bezproblemowego zarządzania stokiem pojazdów.
- Pozostałe elementy wyposażenia terenu (sprzęt do sprawdzania akumulatorów kompresory, myjnia) mogą być wymagane przez producenta i muszą być dostępne na miejscu jeśli umowa to przewiduje.

### 5.1.3. Środki bezpieczeństwa

- Teren musi być otoczony płotem o wysokości przynajmniej 2 metrów. Zaleca się aby płot był dodatkowo zabezpieczony drutem kolczastym.
- Naturalne przeszkody (stromy pagórkę, gęste zarośla) lub sztuczne przeszkody (beton/kamień) powinny uzupełniać ogrodzenie jako ochrona przed kradzieżami.
- Wejście na teren musi posiadać bramę ze strażnikiem.
- Cały teren musi być pod ciągłym nadzorem kamer lub podobnym skutecznym systemem nadzoru. Ponadto, musi być patrolowany przez strażników.
- Dostęp na teren musi być ograniczony dla personelu. Dostęp dla odwiedzających na teren podlega indywidualnej autoryzacji.

## 5.2. Przechowywanie

Przepisy zawarte w tym rozdziale odnoszą się szczególnie do obsługi samochodów na terenie ich przechowywania. Obowiązują również przepisy dotyczące obsługi pojazdów wymienione w rozdziale ogólnym (Paragraf 1.2). Pracownicy, przed otrzymaniem pozwolenia dotyczącego obsługi samochodów, muszą być także przeszkoleni ze znajomości tych instrukcji.

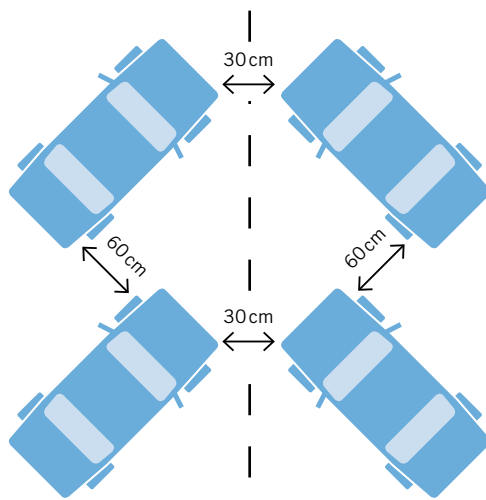
### 5.2.1. Ogólne warunki przechowywania

- Samochody z manualną skrzynią muszą być zabezpieczone poprzez ich pozostawienie na pierwszym biegu.
- Samochody z automatyczną skrzynią muszą być pozostawione w położeniu „P”.
- Hamulec ręczny należy zwolnić.
- Kratki wentylacyjne muszą być otwarte.
- Pisanie na szybie i/lub oknach jest zabronione. Dopuszcza się łatwo zmywalne mazaki jeśli zezwala na to producent i tylko w specjalnie wyznaczonych obszarach.
- Z pojazdów pozostawionych do przechowywania należy wyjąć kluczyki ze stacyjki. Kluczyki należy zabezpieczyć zgodnie z wymaganiami producenta.
- Zabrania się zmiany oryginalnego złożenia zewnętrznych lusterek.
- W przypadku dłuższego przechowywania, akumulator należy rozłączyć.

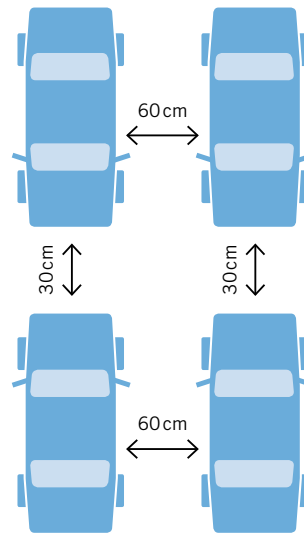
### 5.2.2. Parkowanie

- pojazdy należy parkować lewymi kołami do lewej linii parkingowej lub w inny odpowiedni sposób
- pojazdy należy parkować na terenie zgodnie z jednym z następujących wzorów:
  - w jodełkę
  - 90 stopni „łeb w łeb”

Projekt obszaru do przechowywania musi także uwzględniać następujące minimalne odległości między pojazdami: pojazdami:

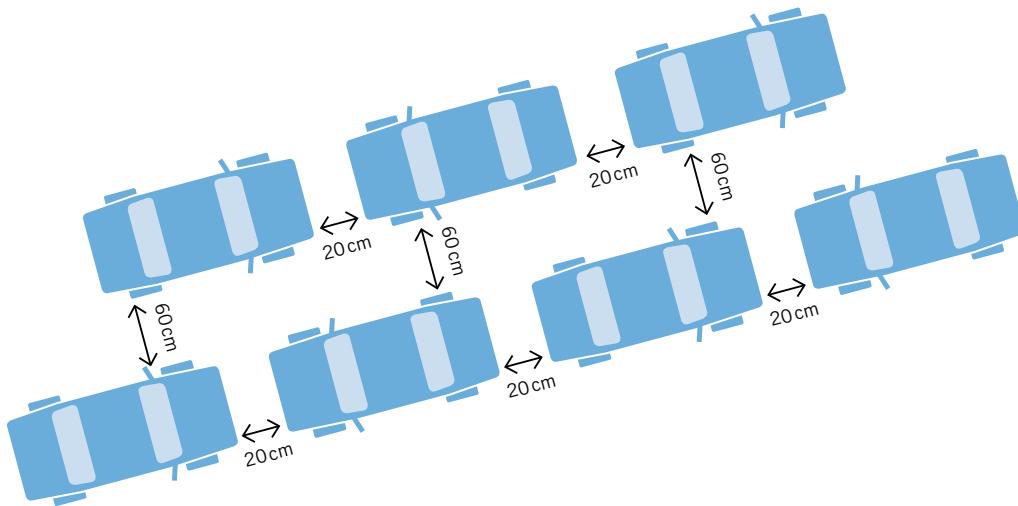


W JODEŁKĘ



ŁEB W ŁEB

- w przypadku przechowywania bezpośrednio przy strefie załadunku:
  - między samochodami, zderzak w zderzak: 30 cm
  - między samochodami, bok w bok (z wyjątkiem lusterek): 60 cm



- w przypadku wysyłek blokowych:
  - między samochodami, zderzak w zderzak: 20 cm
  - między samochodami, bok w bok: 30 cm

Jeśli pojazdy mają być skontrolowane przed załadunkiem, lub jeśli pracownicy mają przejść między pojazdami przeznaczonymi do wysyłki blokowej, odstęp między bokami musi wynosić 60 cm.

### 5.2.3. Konserwacja

Standardy dotyczące usług warsztatowych oraz dotyczące magazynowania samochodów, są tematem umów kontraktowych z dostawcami usług logistycznych. Jednakże zasady dotyczące obsługi pojazdów są wymienione w części 1 niniejszej instrukcji – „Instrukcje ogólne” – i muszą być zawsze dotrzymane.

## 5.3. Szkolenia

- Operator terenu jest wyłącznie odpowiedzialny za wdrożenie standardów jakości wymienionych w niniejszej instrukcji.
- W celu osiągnięcia najwyższej jakości, operator terenu musi regularnie szkolić swój personel według standardów jakości wymienionych w niniejszej instrukcji.
- Na terenach portowych, operator terenu musi zagwarantować, że spółka dokerska spełnia standardy jakości
- Zaleca się aby operator terenu wyznaczył managera ds. jakości, odpowiedzialnego za wdrażanie standardów jakości na placu składowym oraz odpowiedzialnego za kontakty z producentami samochodów.

# Amendment proposal

THE FORM CAN BE SENT BY FAX TO (0032) (0) 2 706 8281 OR BY E-MAIL TO INFO@EUROCARTRANS.ORG

Amendment proposed by:

.....  
NAME

.....  
COMPANY

.....  
ADDRESS

.....  
TEL

.....  
FAX

.....  
E-MAIL

Current wording/page number

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

Proposed version

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

.....  
SIGNATURE

.....  
DATE



**ECG – Diamant Building**  
Boulevard A. Reyers 80  
1030 Brussels | Belgium

Tel: +32 2 706 82 80  
Fax: +32 2 706 82 81

[info@eurocartrans.org](mailto:info@eurocartrans.org)  
[www.eurocartrans.org](http://www.eurocartrans.org)