

ECG, czyli Europejskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych zostało założone w 1997 roku i jest przedstawicielem około 100 największych firm logistycznych z ponad 28 krajów Europy oraz Rosji, Ukrainy i Turcji. Członkowie ECG świadczą usługi transportu, dystrybucji, składowania, usług pre- i postprodukcyjnych dla producentów, importerów, przedsiębiorstw wynajmu samochodów i firm leasingowych. Sekretariat ECG znajdujący się w Brukseli codziennie pracuje, aby wypełnić podstawową misję Stowarzyszenia, czyli Informacje i świadomość; Edukacja; Networking i Integracja; Lobbying i reprezentacja; Standaryzacja.

Więcej informacji jest dostępnych na stronie ECG: www.ecgassociation.eu

When using the ECG Operations Quality Manual or any other ECG publication (hereinafter the "Publications"), ECG accepts no responsibility for the Publications or for any loss or damage that may arise from your use of the Publications. The Publications are provided "as is" without warranties, conditions, representations or guarantees of any kind, either expressed, implied, statutory or otherwise, including but not limited to, any implied warranties or conditions of satisfactory quality, title, non-infringement or fitness for a particular purpose. ECG gives no guarantee that the Publications are free from errors or mistakes. No oral or written information or advice given by an ECG authorised representative shall create a warranty. The user of the Publications is solely responsible for evaluating the integrity of the Publications as well as the accuracy and completeness of any information or guidelines contained therein, and the value and authenticity of the Publications. ECG accepts no liability – in contract or otherwise – for any losses or damages with respect to any (use) of the information and guidelines included in or provided by the Publications.

Te instrukcje mają na celu pomóc w osiągnięciu najwyższej jakości obsługi gotowych aut w całym przemyśle samochodowym. Choć kwestie bezpieczeństwa są tutaj ujęte, są one często zawarte w ustawodawstwie państwowym i różnią się w zależności od kraju. Niniejsze instrukcje mogą przyczynić się do lepszej obsługi, jednakże, nie zawierają one kwestii bezpieczeństwa i wymogów, ponieważ odpowiedzialność za to leży po stronie operatorów.

Spis treści

Wstęp	4
1. Instrukcje ogólne	5
1.1. Odzież	5
1.2. Obsługa	5
1.2.1. Sposób jazdy	5
1.2.2. Użytkowanie pojazdu	6
1.2.3. Przepisy, których należy przestrzegać opuszczając pojazd	6
1.2.4. Przepisy dotyczące pojazdów, których nie można uruchomić	7
1.3. Inspekcje	7
1.4. Raport o szkodach spowodowanych siłą wyższą	8
1.5. Luźne elementy/ dodatkowe wyposażenie	8
2. Transport drogowy	9
2.1. Sprzęt	9
2.1.1. Lawety	9
2.1.2. Wyposażenie lawet	9
2.2. Załadunek/rozładunek	9
2.2.1. Przed załadunkiem lub rozładunkiem	10
2.2.2. Podczas załadunku lub rozładunku	10
2.2.3. Po załadunku lub rozładunku	11
2.3. Mocowanie/przytwierdzenie	11
2.3.1. Zabezpieczanie pojazdów załadowanych w kierunku ruchu	12
2.3.2. Zabezpieczanie pojazdów załadowanych w kierunku przeciwnym do ruchu	12
2.3.3. Dodatkowe zabezpieczenie pojazdów załadowanych pod kątem, jako najbardziej wysunięte do tyłu	13
2.3.4. Zabezpieczenie pojazdu na górnym pokładzie	13
3. Transport kolejowy	14
3.1. Sprzęt	14
3.1.1. Wagony	14
3.1.2. Wyposażenie wagonów	14
3.2. Załadunek/rozładunek	14
3.2.1. Przed załadunkiem lub rozładunkiem	15
3.2.2. Podczas załadunku lub rozładunku	15
3.2.3. Po załadunku lub rozładunku	17
3.3. Przymocowanie	17
4. Transport wodny	18
4.1. Statki przeznaczone do transport pojazdów	18
4.1.1. Wyposażenie	18
4.1.2. Załadunek/rozładunek	19
4.1.3. Przymocowanie pojazdów	22
4.2. Szczególne postanowienia dotyczące statków Lo-Lo i Ro-Lo przeznaczonych do transportu samochodowego	25
4.3. Szczególne warunki dotyczące transportu w kontenerach	26
4.4. Szczególne postanowienia dotyczące barek	27
4.4.1. Barki	27
4.4.2. Załadunek/rozładunek	27
5. Ogrodzone tereny zamknięte	29
5.1. Wymagania techniczne	29
5.1.1. Ukształtowanie i wykonanie podłoża	29

5.1.2. Wyposażenie terenu	30
5.1.3. Środki bezpieczeństwa	30
5.1.4. Oświetlenie placu	30
5.2. Przechowywanie	31
5.2.1. Ogólne warunki przechowywania	31
5.2.2. Parkowanie	31
5.3. Serwisowanie i warsztat	33
5.4. Szkolenia	34
5.5. Inspekcja placu	34
6. Obsługa samochodów z napędem alternatywnym (AFV)	35
6.1. Ogólne zagadnienia	35
6.2. W przypadku pożaru	35
6.2.1. Pojazdy elektryczne i hybrydowe	35
6.2.2.auta z wodorowym ogniwem paliwowym + sprężonym gazem ziemnym	36
6.3. Rodzaje transportu	37
6.3.1. Transport drogowy	37
6.3.2. Transport kolejowy	37
6.3.3. Transport morski i terminale w portach	37
6.4. Place	38
6.5. Centra PDI	38
6.6. Stan poziomu naładowania baterii i zasilania wodorem	39
6.7. Brak zapłonu/ Holowanie	39
6.8. Szkolenie	39
7. Ciągłe doskonalenie	40
7.1. Plan naprawczy	40
7.2. Wewnętrzne Kontrole i Audyty	40
7.3. Działania korygujące	41
7.3.1. Szkolenia	41
7.4. Sprawdź skuteczność podjętych działań	41
Propozycja zmiany	42

Wstęp

Instrukcja Standardy Jakości jest publikacją napisaną we współpracy z departamentami jakości wielu firm OEM jak i firmami ubezpieczeniowymi i firmami inspekcyjnymi.

Pomysł ustalenia wspólnych standardów dla całej branży powstał z wspólnego zaangażowania dostawców usług logistycznych i producentów by poprawić wydajność operacyjną poprzez zmniejszenie powielania pracy wynikającej z braku harmonizacji.

Standaryzacja praktyk zmniejszy ilość szkód i doprowadzi do szybszej i bardziej efektywnej obsługi samochodów.

Ta instrukcja służy jako pomoc menedżerska/nadzorcza przy szkoleniu pracowników z procedur obsługi. To powinno zapewnić spójne podejście. Natomiast, każdy producent ma prawo wymagać innego podejścia do swoich samochodów. Dlatego też ta instrukcja często odnosi się do indywidualnych wymagań producentów. Te konkretne warunki muszą być klarownie wyznaczone, rozumiane i zachowane przez obie strony podpisujące kontrakt. W dodatku, te wytyczne nie zastępują przepisów określonych przez organy nadzorujące. Egzemplarze tej instrukcji można pobrać za darmo na www.ecgassociation.eu. Tłumaczenia na inne języki są dostępne ale jedynie angielska wersja jest wersją oryginalną.

Prosimy zgłaszać komentarze bądź zapytania dotyczące tej instrukcji albo przyszłych działań Grupy Jakości na adres info@ecgassociation.eu bądź numer telefonu +32 2 706 82 80.

Klucz:

Nowość

– Dodatkową zawartość do poprzedniej wersji Instrukcji Standardów Jakości

Zmienione

– Drobną zmianę lub usunięcie do poprzedniej wersji Instrukcji Standardów Jakości

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.
- Noszenie butów ochronnych jest obowiązkowe. Buty muszą chronić przed poślizgnięciem się
- Otwory w metalowych platformach nie mogą mieć zniszczonych ostrych krawędzi, żeby uniknąć odprysków i zarysowań na kołach, progach i krawędziach drzwi przewożonych aut.
- 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 następujący 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.

Kierowca powinien natychmiast wyłączyć silnik w przypadku popełnienia 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

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 mają ustawioną dźwignię zmiany biegów w pozycji "P" oraz mają włączony hamulec (podczas długoterminowego składowania hamulec ręczny musi być zwolniony o ile nie ma ryzyka, że pojazd może się stoczyć),
 - 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,
 - osłony na drzwiach i dywanikach są we właściwej pozycji.

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). **Należy używać plastikowych lub zabezpieczonych lejków oraz kanistrów paliwowych, żeby sprowadzić do minimum ryzyko uszkodzenia i zapłonu auta.**
- Jeśli dwie poprzednie metody zawiodą, należy skontaktować się z producentem pojazdu.
- Pojazdu 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.

1.4. Raport o szkodach spowodowanych siłą wyższą

Zmienione

- Klient musi zostać powiadomiony o uszkodzeniach powstałych w wyniku działań siły wyższej jak najszybciej po ich odnalezieniu.

Nowość

1.5. Luźne elementy/ dodatkowe wyposażenie

- Z operacyjnego punktu widzenia najlepszym rozwiązaniem przechowywania luźnych elementów/ dodatkowego wyposażenia będzie umieszczenie przez producenta wyposażenia w zapieczętowanych i przezroczystych torebkach plastikowych w pojeździe, najlepiej w zablokowanym bagażniku.

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.

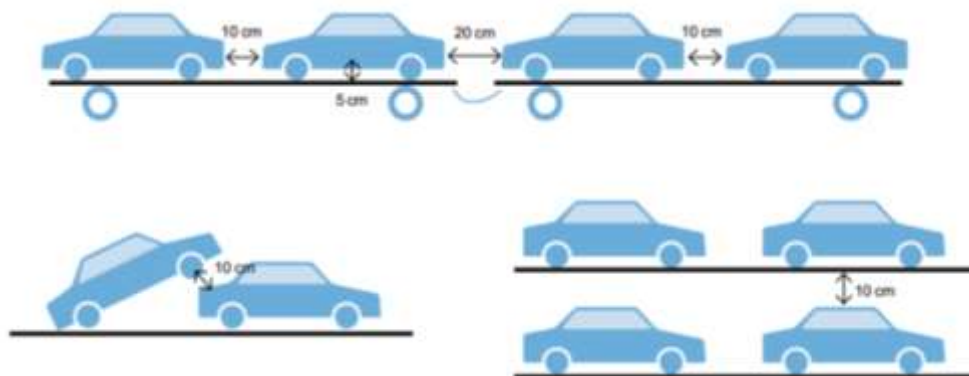
- Podczas załadunku, przystosować załadowany ciężar, wysokość i długość do krajowych wymagań oraz wybranej trasy przejazdu.

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: pięć (ok. 10 cm)
 - między dachem pojazdu a górnym pokładem: pięć (ok. 10 cm)
 - między zachodzącymi na siebie pojazdami: pięć (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.

2.2.3. Po załadunku lub rozładunku

Zmienione

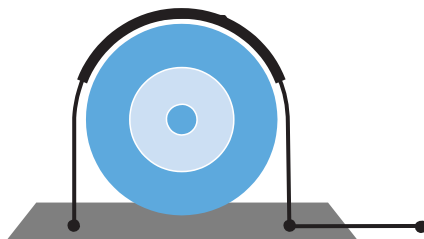
- W pojazdach z manualną skrzynią biegów powinien być włączony 1 bieg oraz zaciągnięty hamulec ręczny. W pojazdach z automatyczną skrzynią biegów dźwignia powinna być ustawioną w pozycji "P" oraz włączony hamulec, podczas gdy sekwencyjną transmisję należy pozostawić w „M”.
- Jeśli pojazdy zostały załadowane/rozładowane 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

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.

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. Kolo powinno wchodzić we wnękę do głębokości ok. 1/6 jego średnicy.



Mocowanie pojazdu należy wykonać w następujący sposób:

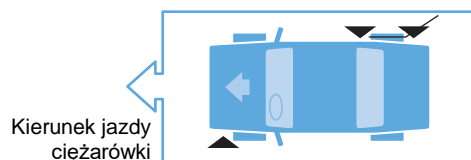
- przymocować pierwszy hak do pokładu transportera (pręt przytwierdzający) w taki sposób, aby pas przebiegał wertykalnie, jeśli to możliwe.
- Następnie ułożyć pas wokół koła, upewniając się, że regulacja pasa jest właściwie pozycjonowana.



- 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.

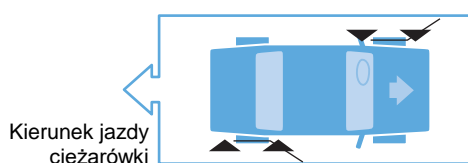
2.3.1. Zabezpieczanie pojazdów załadowanych w kierunku ruchu

- 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.



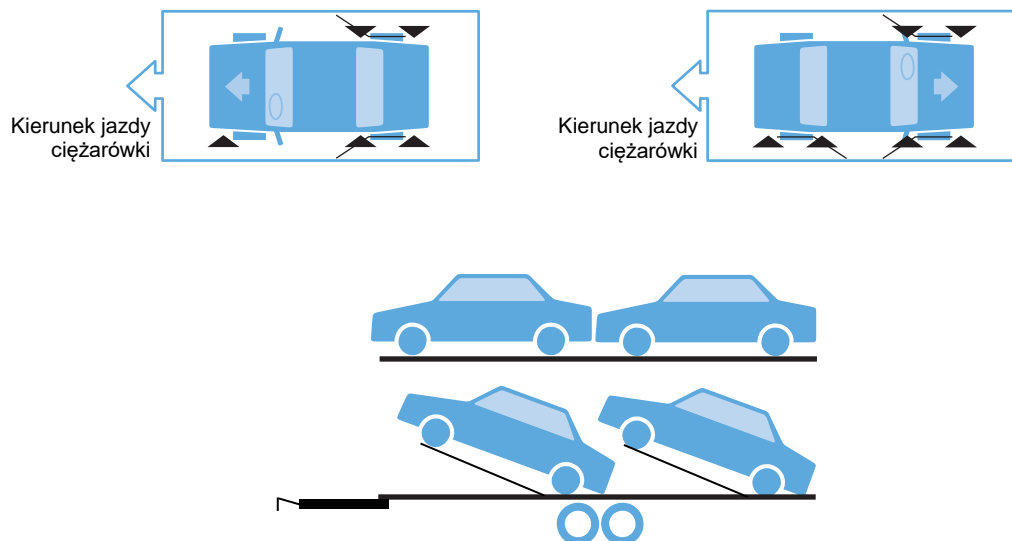
2.3.2. Zabezpieczanie pojazdów załadowanych w kierunku przeciwnym do ruchu

- 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

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 klinów i jednego pasa na każde koło.



2.3.4. Zabezpieczenie pojazdu na górnym pokładzie

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

- platforma załadunkowa 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

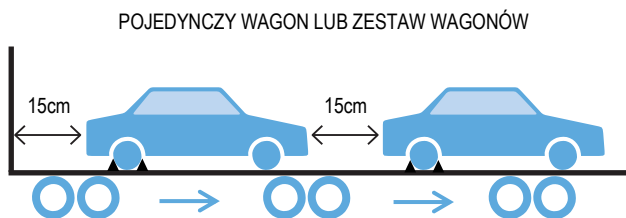
Zmienione

- Wagony powinny być ustawione na platformach ładunkowych we właściwym kierunku, aby umożliwić załadunek i rozładunek do przodu. Należy bezwzględnie unikać odwracania pojazdów, chyba że uzgodniono to w umowie. W całkowicie zamkniętych wagonach kierunek załadunku samochodów musi być wskazany po obu stronach wagonu za pomocą strzałki (naniesionej kredą lub naklejką), aby ułatwić procedurę rozładunku. Wszystkie strzałki wskazujące kierunki załadunku należy usunąć po rozładowaniu.
- 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.

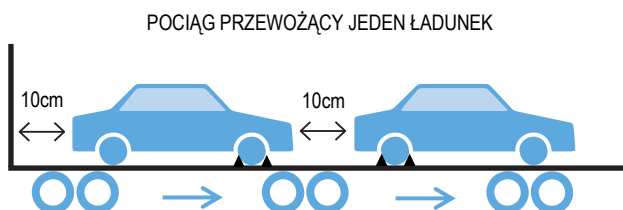
3.2.2. Podczas załadunku lub rozładunku

- 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:

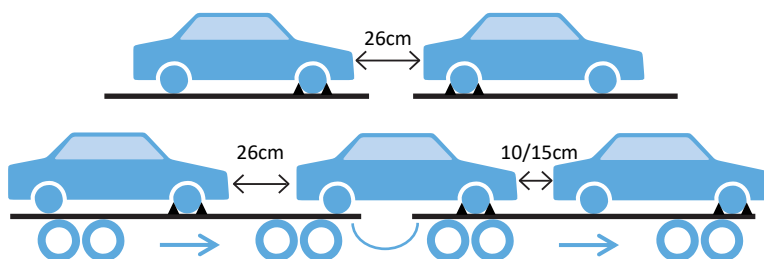
- W pojedynczych wagonach lub grupie wagonów, między samochodami, zderzak do zderzaka bądź zderzak do stałego elementu wagonu: nie mniej niż 15 cm.



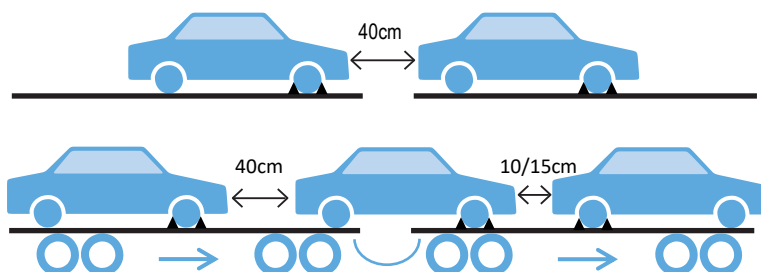
- W „całym pociągu” (składzie wagonów jadących bez odczepiania/doczepiania do stacji docelowej), między samochodami, zderzak do zderzaka bądź zderzak do stałego elementu wagonu: nie mniej niż 10 cm.



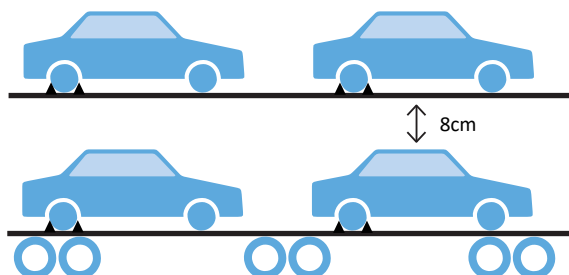
- Między samochodami, zderzak do zderzaka, nad lub w pobliżu krótkiego połączenia, na oszarze gdzie oś nie jest zablokowana: nie mniej niż 26 cm.



- 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 transport 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.
- Pomędzy 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

Zmienione

- Zasadniczo do transportu nowych pojazdów można używać wyłącznie specjalnie do tego przeznaczonego statku morskiego i barku żeglugi śródlądowej. Poniższe zasady bezpieczeństwa i jakości mają zastosowanie do tego rodzaju statków.
- 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 szczególne 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 transport 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 wewnętrzne i zewnętrzne podłączenia i rampy powinny być ustawione pod odpowiednio małym kątem, żeby zapewnić łatwy dostęp do auta i uniknąć uszkodzenia przedniego zderzaka i podwozia przewożonych aut. Zalecany maksymalny kąt – 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

- Na pokładzie statku i w porcie musi być zapewniona stosowna 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.
- Łańcuchy ruchome muszą być odpowiednio napięte, aby uniknąć dotykania pojazdu.
- 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.

Zmienione

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

- Firmy sztauerskie są odpowiedzialne za zorganizowanie spotkania z udziałem kapitana i / lub dyrektora statku i kapitana portu w celu uzgodnienia planu załadunku / sztauwowania. Następnie należy przestrzegać tego planu podczas całego procesu ładowania.
- 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.

Zmienione

4.1.2.2. Podczas załadunku lub rozładunku

- Wszystkie czynności załadunku/rozładunku muszą być skoordynowane przez doświadczonego nadzorującego.
- Kąt najazdu ramp, podczas rozładunku, powinien być cały czas pod obserwacją (może ulegać zmianie ze względu na przyływy 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 wjechaniem na rampę kierowca konwoju pojazdów musi upewnić się, że rampa jest

Zmienione

pusta na całej długości. Żaden inny pojazd nie może wjechać na rampę przed przejazdem całego konwoju.

- 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 muszą być włączone cały czas, a potem wyłączone
- 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.
- W przypadku braku możliwości zamocowania, należy przymocować pas lub hak do najbliższego otworu w kole / do ramienia felgi aluminiowej.
- Najlepszą praktyką dla obsługi jakościowej i jej wydajności jest ustawianie aut według docelowego kierunku oraz według wymiarów modeli dla efektywniejszego magazynowania przed załadunkiem. Podczas transportu drogą morską plan składowania pojazdów na pokładzie powinien uwzględniać możliwość otwarcia drzwi pojazdu podczas postoju bądź rozładunku bez ryzyka kontaktu z innym pojazdem lub konstrukcją statku. 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 bokiem samochodu a dostępnymi punktami mocowania: minimum 30 cm
 - Między bokiem kierowcy a nadbudówką statku (w tym filarami itp.): 60 cm.

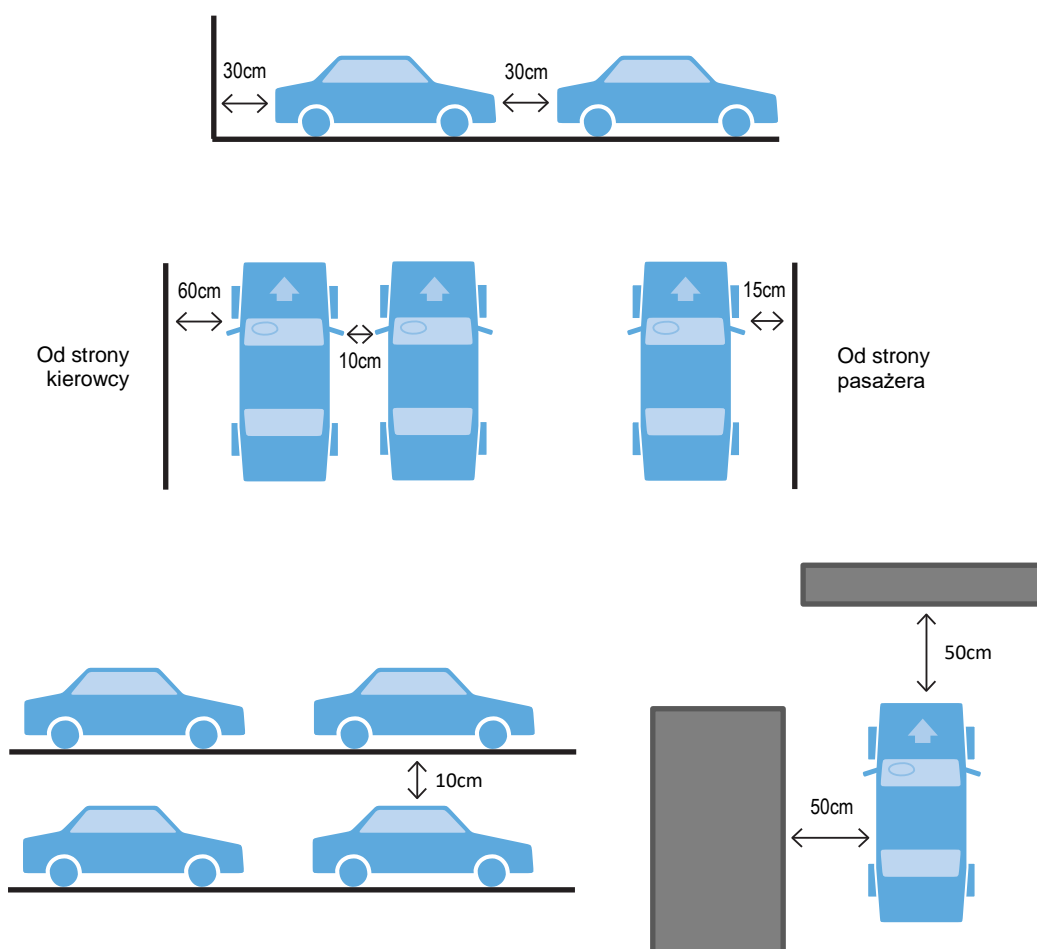
Zmienione

Zmienione

Nowość

- Podczas parkowania pojazdów sprawdź, czy jest wystarczająca liczba punktów mocowania

zaczepów, aby umożliwić zastosowanie mocowań pod kątem co najmniej 30 ° od boku pojazdu.



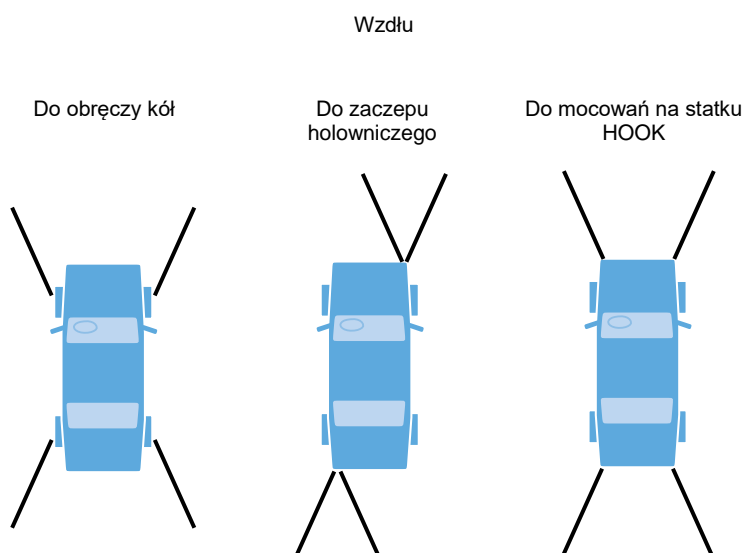
4.1.2.3. Po załadunku lub rozładunku

- Po załadunku/rozładunku, światła drogowe samochodu należy natychmiast wyłączyć
- Wsiadając z samochodu po załadunku, należy sprawdzić, czy nie stoi on na łańcuchach, kablach, linach 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.

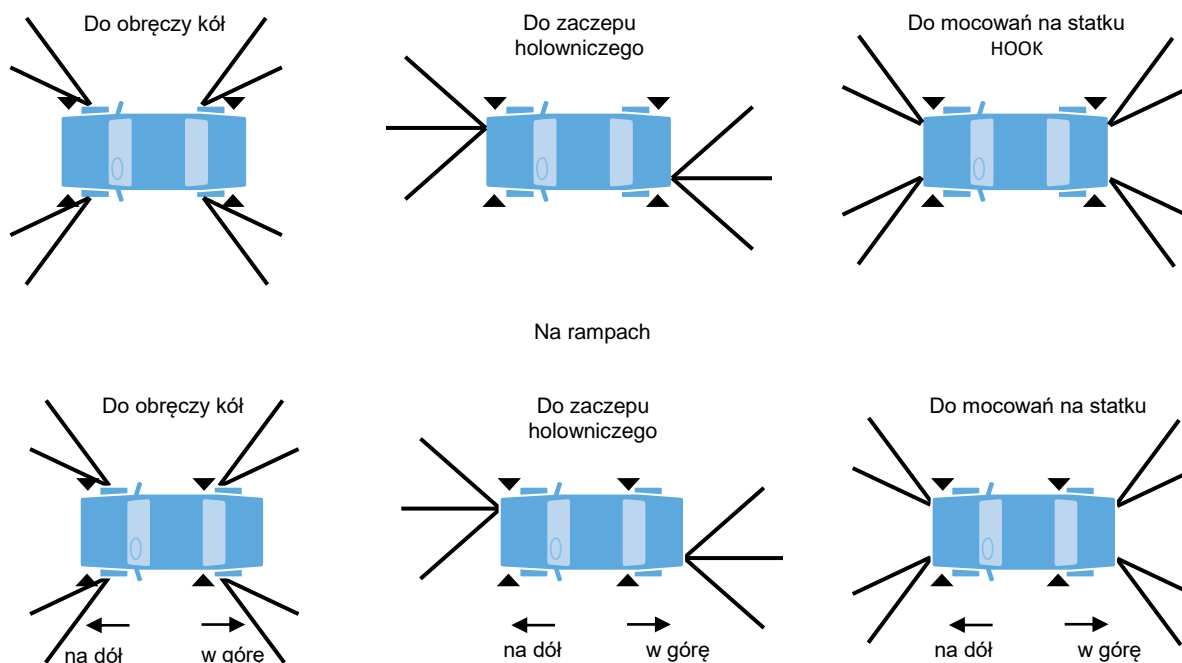
- Pojazdy muszą być zamknięte podczas transportu. Kluczyki muszą zostać wyjęte ze stacyjki i umieszczone w kieszeni drzwi, po stronie kierowcy.

4.1.3. Przymocowanie pojazdów

- Jeśli auto przewożone na statku wymaga zabezpieczenia, powinno być to zrobione właściwie
- Zabezpieczenie musi być wykonane zgodnie z:
 - wymogami Klienta
 - regulacjami IMO (Międzynarodową Organizacją Morską)
 - Instrukcją Zabezpieczenia Ładunku danego statku
 - zaleceniami załogi statku, gdyż Kapitan jest całkowicie odpowiedzialny za ładunek podczas jego transportu oraz za zdolność żeglugową statku
- Każde auto musi być zabezpieczone dwoma pasami z każdej strony (regulacje dotyczące żeglugi krótkiego zasięgu mogą być inne). Pasy muszą być przymocowane do punktów na statku specjalnie do tego przeznaczonych i zalecanych przez producenta. Stosowanie nieautoryzowanych zabezpieczeń nie jest dozwolone.
- Auta załadowane poprzecznie lub na rampach muszą być przymocowane minimum 3 mocowaniami z każdego końca (2 pasy na koło w przypadku mocowania do obręczy koła) oraz dodatkowo zabezpieczone klinami antypoślizgowymi.
- Nie rekomenduje się łączenia dwóch metod mocowania na jednym aucie, do obręczy koła i zaczepu holowniczego.
- Ciężkie pojazdy muszą być zabezpieczone dodatkowym mocowaniem z uwzględnieniem ich wagi.
- Niektóre przykłady konfiguracji mocowań zostały przedstawione na obrazkach poniżej:
-



Przy rozmieszczeniu poprzecznym



4.1.3.1. Ogólne procedury dotyczące przymocowania pojazdów

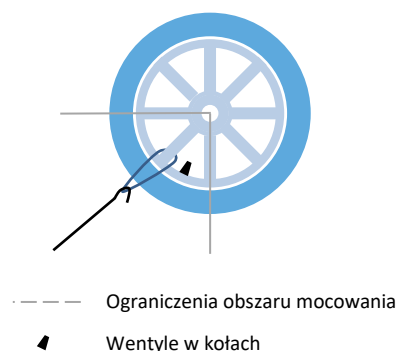
- Liny muszą być przymocowane w sposób uniemożliwiający uszkodzenie transportowanych samochodów.
- Liny używane do zabezpieczenia pojazdu nie mogą dotykać żadnej innej części pojazdu niż punkt przymocowania ani żadnego innego samochodu po ich należytych przymocowaniu
- Pojazd musi być przymocowany natychmiast po jego zaparkowaniu w celu magazynowania i odcepiony 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 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 jeden pas do przymocowania w miejscu mocowania na każdej ze stron (po lewej i prawej stronie) pojazdu. W ten sposób, samochód jest chroniony przez ruchami bocznymi w każdym kierunku.
- Jeżeli nie można umieścić mocowania pod wymaganym kątem 30–60 ° z powodu złego rozmieszczenia pojazdu, przeszkód lub niewystarczających punktów mocowania; w tym samym punkcie pojazdu muszą być nałożone dwa odciąg. Jeden między 0-30 ° a drugi pomiędzy 60-90 °, w ten sposób nadal można zapobiegać ruchom bocznym.
- Nie należy nadmiernie napinać pasy, ponieważ przynosi to efekt przeciwny do zamierzonego i skutecznie osłabia ich ogólną nośność w trudnych warunkach pogodowych. Pojazdy należy przymocować za obręcze kół albo za haki holownicze, zgodnie z wymaganiami producenta.
- Pas mocujący nie powinien dotykać wentylu koła ani elementów karoserii

Zmienione

Nowość

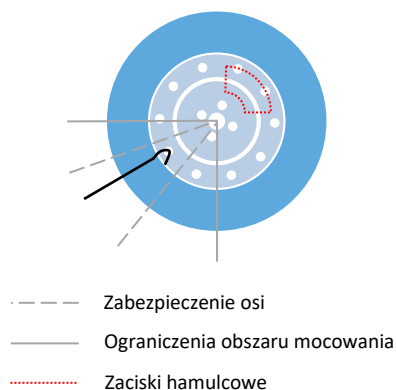
Nowość

ZABEZPIECZANIE FELG ALUMINIOWYCH
1 pas z przedłużeniem lub pętlą na każde koło



- Haki mocujące nie mogą dotykać koła, opony, zacisków hamulcowych, ciężarków do wyważania kół ani elementów karoserii.

ZABEZPIECZANIE FELG STALOWYCH
1 pas z płaskim hakiem na każde koło

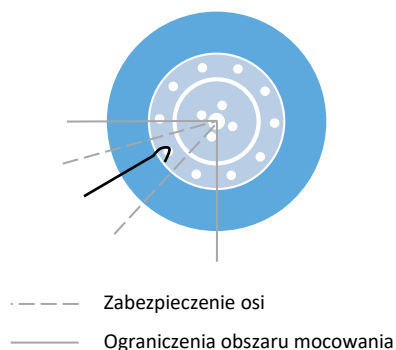


4.1.3.2. Przywiązanie do obręczy koła

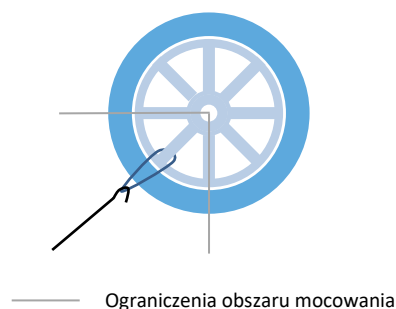
- Samochody mogą być przymocowane za obręcz wyłącznie jeśli producent na to zezwala
- Pojazdy mogą być przymocowane za obręcz aluminiowe lub stalowe. W przypadku obręczy stalowych, należy usunąć plastikowe kołpaki z koła przed przymocowaniem do pojazdu aby uniknąć ich uszkodzenia.
- Jeżeli mocujemy za 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 hak, 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.
- W celu uniknięcia uszkodzeń pojazdu dowództwo statku powinno zsynchronizować sekwencje ładowania i mocowania z odpowiednim czasem, aby uniknąć chodzenia między zaparkowanymi pojazdami.

Zmienione

ZABEZPIECZANIE FELG STALOWYCH 1 pas z płaskim hakiem na każde koło



ZABEZPIECZANIE FELG ALUMINIOWYCH 1 pas z przedłużeniem lub pętlą na każde koło



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.
- Mocowanie pojazdu do ucha pociągowego obejmuje następujące czynności:
 - krótszy koniec mocowania samochodu należy zaczepić w uchu holowniczym samochodu,
 - drugi koniec mocowania należy przymocować do pokładu pod odpowiednim kątem,
 - mocowanie należy pociągnąć pod odpowiednim kątem i zablokować.
- Do każdego haka należy przywiązać przynajmniej dwie liny.

Zmienione

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 włączony.
- 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.
- Istnieje 3 opcje przewozu aut w kontenerach:
 1. na płasko (1 lub 2 auta),
 2. na platformie, przystosowanej do przewozu aut (1 lub 2 palety przymocowane do podłoża albo jedna do drugiej),
 3. przy użyciu systemu mechanicznego (przy ilościach powyżej 2 aut).
- Jest możliwe użycie specjalnych kontenerów przystosowanych do przewozu aut (kontenery z ruchomymi bocznymi ściankami bądź otwarte kontenery) zamiast standardowych zakrytych kontenerów. Jednakże, niektóre auta są za szerokie, żeby załadować je do standardowego kontenera, i pozostaje za mało miejsca po załadunku.
- Kontenery-chłodziarki mogą być używane w szczególnych przypadkach, ponieważ nie ma możliwości przymocować ich do podłoża. Należy wykorzystywać ruchome sposoby mocowania, żeby nie uszkodzić podłogi.
- Standardowe kontenery nie powinny mieć żadnych dziur, żeby woda morską nie uszkodziła przewożone auta.
- Otwarte kontenery muszą być umieszczone w ładowni, żeby uniknąć uszkodzenia w wyniku kontaktu z wodą morską.
- W zakrytych kontenerach, dodatkowe zabezpieczenie musi być przymocowane pomiędzy ścianką kontenera i drzwiami kierowcy przewożonych aut, w celu uniknięcia uszkodzeń.
- Przewożone w kontenerach auta muszą być odpowiednio przymocowane za pomocą 4ch pasów mocujących, zgodnie z instrukcjami w p. 4.1.3.
- Zabezpieczenie auta może być zrobione za pomocą pasów (za felgi) bądź przy użyciu haków holowniczych (przykręconych albo przyspawanych), zgodnie z instrukcją producenta.
- Zdecydowanie zaleca się, aby dodatkowo zabezpieczyć samochody w kontenerze za pomocą klinów. (Jest to konieczne jeżeli w kontenerze nie ma odpowiednich punktów mocowania). Po pierwsze, te kliny muszą być przymocowane do podłogi w tylnej części kontenera. Auto powinno być umieszczone w takiej pozycji, żeby koła jednej osi były zablokowane za pomocą klinów. Dodatkowa para klinów musi być przymocowana do podłogi z przodu kontenera, żeby zablokować koła drugiej osi.
- Jeżeli auta muszą być ustawione w kontenerze, maksymalny zalecany kąt ustawienia – 25 stopni. Niektóre fabryki wprowadzają inny kąt maksymalny, który musi być przestrzegany, żeby nie spowodować wycieku potencjalnie agresywnych cieczy z aut.
- Odległość pomiędzy autami i ściankami kontenera musi być 10 cm; 30 cm od przedniego i tylnego zderzaka i 10 cm pomiędzy najwyższym punktem kontenera a dachem auta.
- Musi być przeprowadzona kontrola jakościowa przez załadunkiem oraz po rozładunku, żeby określić przeniesienie odpowiedzialności. Zalecane jest przeprowadzenie kontroli pojazdów przed każdym przewozem (w miarę możliwości, w kontenerze). Kontrola musi być przeprowadzona wspólnie stronami, zgodnie z Incoterms i liniowymi warunkami sprzedaży. Wszystkie uszkodzenia muszą być zanotowane. Kontrola jakościowa może być powierzona firmom specjalistycznym.

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

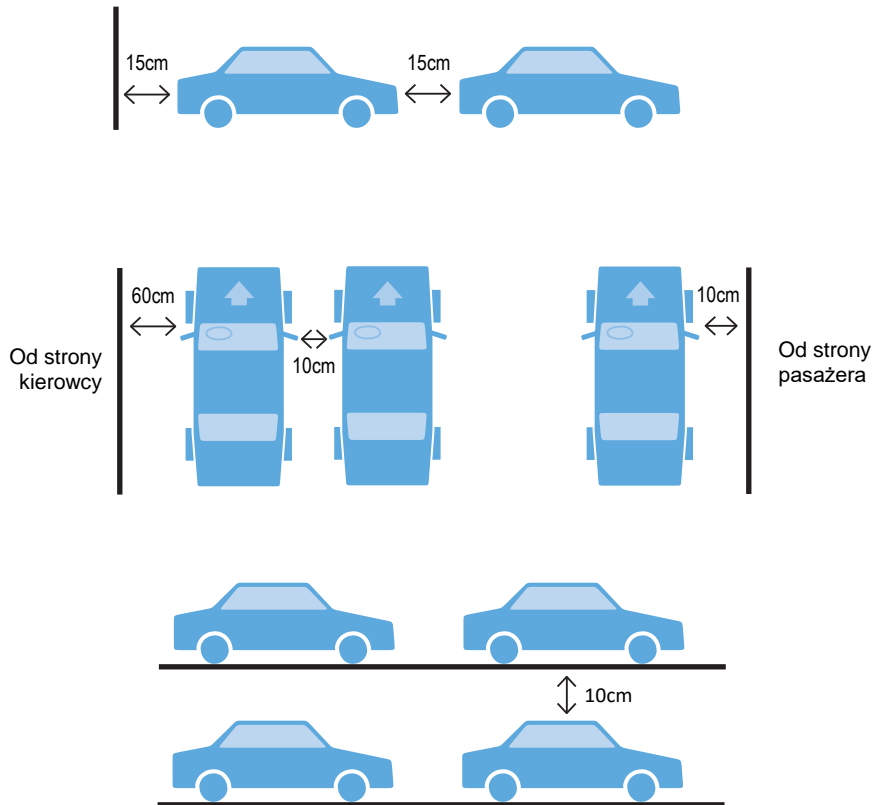
4.4.2.1. Przed załadunkiem/rozładunkiem

- 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.
- Ładowanie na statek powinno być planowane tak żeby otwarcie drzwi było możliwe bez ich kontaktu z innym towarem oraz infrastrukturą statku.
- Musi być kontrolowane dotrzymywanie poniższych odległości:
 - pomiędzy samochodami, zderzak do zderzaka: 15 cm,
 - pomiędzy zderzakiem samochodu a nadbudową statku: 15 cm.

- o pomiędzy lusterkami zewnętrznymi samochodów (przy złożonych lusterkach): 10 cm.
- o szczelina pomiędzy dachem samochodu a górnym pokładem: 10 cm.
- o pomiędzy samochodem (od strony pasażera) a nadbudową statku: 10 cm.
- o pomiędzy samochodem (od strony kierowcy) a nadbudową statku: 60 cm.



4.4.2.3. Po załadunku

- Okna i drzwi muszą być podmykane 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)
- Wszystkie skrzyżowania muszą mieć wyraźnie oznakowane na ziemi i mieć podobny wzór jak na drogach krajowych.
- Znaki ograniczenia prędkości powinny uzupełniać wszystkie ruchliwe i obciążone dużym ryzykiem obszary, jako przypomnienie dla całego ruchu.
- 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.

Nowość

Nowość

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 pagórek, 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.

5.1.4. Oświetlenie placu

- Minimalne wymagania dotyczące oświetlenia zewnętrznego miejsc pracy w Unii Europejskiej są określone w EN 12464-2:2007. Plac musi spełniać te wymagania lub, jeżeli jest to konieczne, wymagania dotyczące oświetlenia, określone przez producenta.
- Wymagania dotyczące oświetlenia, mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa i ochronę zdrowia, mogą być ujęte w Instrukcji na podstawie art. 137 traktatu o EU, w ustawodawstwie krajowym państw członkowskich wdrażających te dyrektywy lub w innych krajowych aktach prawnych państw członkowskich.
- Należy unikać prostego i rozproszonego strumienia światła w celu zapewnienia bezpieczeństwa pracy i dystansu nie tylko podczas załadunku i rozładunku, lecz także podczas innych operacji, takich, jak obsługa i oględziny pojazdów.
- W celu ułatwienia identyfikacji auta oraz zapewnienia odpowiednich warunków pracy, system oświetlenia musi posiadać wysoki poziom RA - 65 i wyżej.
- Należy unikać rzutu strumienia światła na przylegające tereny, w szczególności na budynki mieszkalne, aby zminimalizować wpływ na środowisko podczas pracy na placu i być "dobrym sąsiadem". Rzut strumienia światła wiąże się ze stratą prądu i energii.

- Współczynnik eksploatacji (CU = światło na danym terenie/ lampy luminescencyjne) powinien być stosowany do określania skuteczności systemu oświetlenia.
- System zrównoważonego światła:
 - minimalne zużycie prądu;
 - wysoki współczynnik eksploatacji;
 - zmniejsza rozbłysek światła i odbłask.
 - Działa z najmniejszym nakładem finansowym dla właściciela.

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 musi być zwolniony.
- Automatyczny hamulec ręczny może nie włączać się automatycznie we wszystkich modelach. W tych modelach należy go wyłączyć (jeśli to konieczne) zgodnie z procedurą OEM.
- 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.

Zmienione

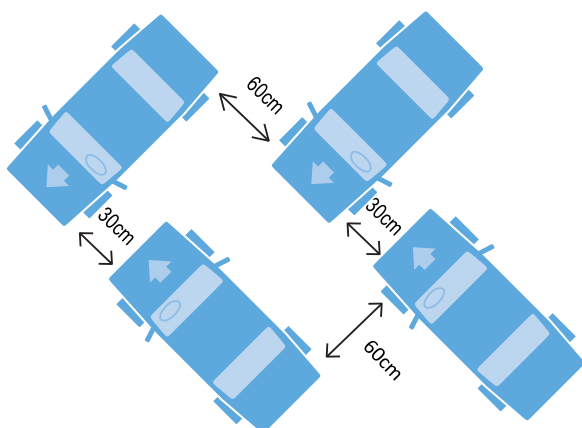
Nowość

5.2.2. Parkowanie

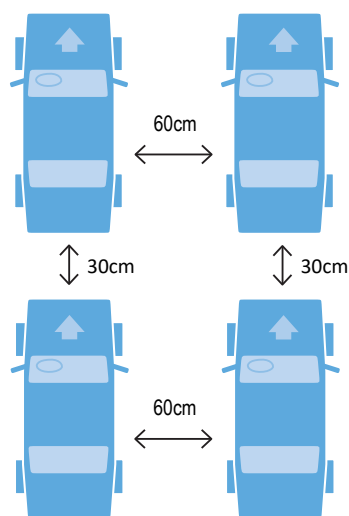
- Pojazdy należy parkować lewymi kołami do lewej linii parkingowej lub w inny odpowiedni sposób.
- Najlepiej jest ustawiać auta z kierownicami po różnych stronach auta oddzielnie od siebie tak żeby wysiadanie z nich było mniej ryzykowne.
- Pojazdy należy parkować na terenie zgodnie z jednym z następujących wzorów:
 - w jodełkę
 - 90 stopni „zderzak to zderzaka”

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

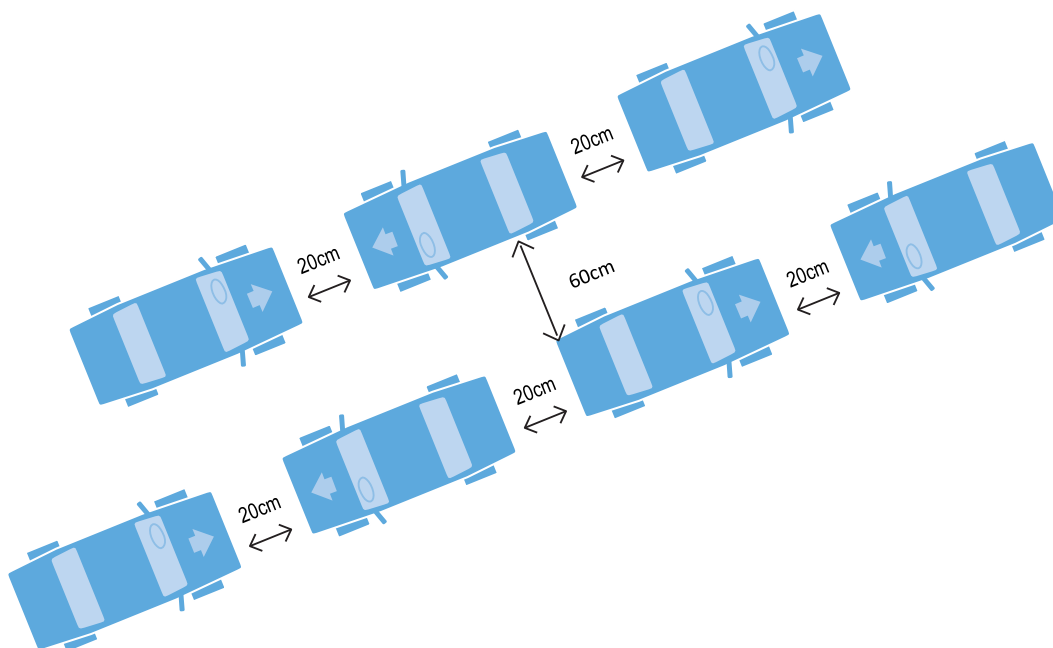
WZÓR JODEŁKOWY



ZDERZAK TO ZDERZAKA



- 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.

5.3. Serwisowanie i warsztat

- Poniższe zasady powinny być stosowane przy wszystkich rodzajach działań podczas procesu logistycznego np. inspekcje przed dostarczeniem(PDI), działania postprodukcyjne (PPO), naprawy itd.
- Warsztat musi być czysty, dobrze oświetlony i sprzątny regularnie.
- Nowe auta przechodzące przez PDI/PPO muszą być oddzielone od samochodów naprawianych w celu uniknięcia szkód i zanieczyszczeń (kurz, iskry, plamy oleju itp.)
- Obsługa musi mieć czyste ubrania odpowiednie do pracy. Ubiór roboczy nie może zawierać metalowych guzików, klamr od pasków, zamków itp. Zaleca się pracowanie w centrum PDI w kurtkach/kamizelkach odblaskowych.
- Standardowe wymogi dotyczące ubioru obowiązują i pracownicy obsługi nie mogą nosić breloczków, ostrych przedmiotów, bransoletek i pierścionków. Zegarki i paski mogą być noszone pod warunkiem, że zostaną osłonięte. Więcej informacji na temat ubioru jest w rozdziale 1.1
- Wystarczające odstępy między samochodami muszą zostać zachowane w celu uniknięcia szkód. Drzwi każdego auta powinny móc zostać otwarte do końca po obydwu stronach.
- W każdym aucie, które wjeżdża do warsztatu w celu naprawy, fotel kierowcy, kierownica i dywanik muszą być osłonięte.
- Okna w aucie muszą być zamknięte.
- Konieczne jest osłonięcie przestrzeni otwartych w miejscach pasażerskich taśmą, osłoną szmatką przeciwkurzową lub innymi metodami by zapobiec przed dostaniem się do auta pyłu/lakieru (bardzo ważne w punktach blacharsko/lakierniczych).
- Klucze i karty muszą być usunięte z zapłonu i umieszczone w drzwiach kierowcy albo w tunelu środkowym. Jeśli kluczyki są połączone fabrycznie nie mogą być rozdzielane pod żadnym pozorem.
- Wszystkie części usunięte z aut muszą być zapakowane i składowane w odpowiednich miejscach „twarzą” do góry i nie dotykając siebie nawzajem w celu uniknięcia uszkodzeń.
- Nie wolno składować części wewnątrz aut. Żadne części i narzędzia nie mogą leżeć w miejscach dla pasażerów ani na powierzchni auta.
- Wózek z narzędziami musi być zawsze w bezpiecznej odległości od samochodu w celu uniknięcia uszkodzeń. Musi być też zabezpieczony w celu uniknięcia nieplanowanych ruchów. Stojaki i wózki muszą być osłonięte żeby nie uszkodzić aut. Te osłony muszą być sprawdzane regularnie w celu zweryfikowania ich skuteczności.
- Cały sprzęt musi być odpowiedniej jakości i sprawny. Narzędzia muszą być regularnie sprawdzane i oznaczone tak żeby wiedzieć kiedy należy przeprowadzić ich następną kontrolę/przegląd.
- Konserwacja narzędzi powinna być przeprowadzona zgodnie z zaleceniami producenta.
- Wszystkie materiały osłaniające auto z zewnątrz nie mogą być wymieniane ani przekładane (ryzyko uszkodzeń i zabrudzeń). Częściowo uszkodzone lub zabrudzone zewnętrzne osłony transportowe muszą być zdjęte od razu w celu uniknięcia szkód.

Rekomendowane minimalne wymiary warsztatu.

Type of vehicles	Work bay
Samochód osobowy	5m * 6m = 30m ²
LCV	5m * 7.5m = 37.5m ²

5.4. 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.

5.5. Inspekcja placu

- Inspekcja placu przeprowadzona własnymi siłami oraz infrastruktura transportu, środowiska, kierowania oraz obsługi operacyjnej powinna odbywać się regularnie, w celu wykrycia braków, nieprzestrzegania zasad oraz potrzeb przeprowadzenia szkolenia.
- Ważne jest, aby dążyć do ciągłego doskonalenia przynajmniej do standardów ECG i przy tym dążyć do maksymalnego zwiększenia poziomu obsługi, bezpłatnej dostawy aut uszkodzonych i obniżenia kosztów.

6. Obsługa samochodów z napędem alternatywnym (AFV)

6.1. Ogólne zagadnienia

- Niniejsza część dotyczy pojazdów z alternatywnym rodzajem paliwa (AFV), takich, jak auta elektryczne, hybrydowe, z wodorowym ogniwem paliwowym, tankowanych sprężonym gazem ziemnym (CNG) oraz gazem płynnym (LPG).
- Pojazdy powinny być pozostawione w trybie „parking”. Należy zawsze upewnić się, że ten tryb jest włączony, ponieważ nawet lekkie naciśnięcie pedału przyspieszenia może spowodować szybki ruch pojazdu.
- Niektóre pojazdy (elektryczne, hybrydowe lub wodorowe) są ciche, więc nie ma dźwięku silnika wskazującego, że jest on włączony.
- Nigdy nie należy dotykać, przecinać bądź odłączać pomarańczowego kabla wysokiego napięcia bądź elementu wysokiego napięcia w autach z elektrycznym hybrydowym lub z wodorowym ogniwem paliwowym. Kable te są również oznaczone znacznikiem wysokiego napięcia.

Nowość

Nowość



- Nie należy uszkadzać akumulatora, nawet jeżeli układ napędowy jest odłączony.
- Niektórzy producenci stale oznaczają auta z alternatywnym rodzajem paliwa, więc łatwo jest je rozpoznać w łańcuchu dostaw. Nie jest to ogólnie przyjęte, chociaż uznawane za najlepsze praktyki.
- W pojazdach elektrycznych występuje „hamulec silnikowy”: koła są zablokowane, gdy akumulator jest wyłączony.
- Szybsze / łatwiejsze przyspieszenie pojazdów elektrycznych może powodować uszkodzenia w ograniczonych obszarach, takich jak centra PDI lub statki.

Nowość

Nowość

6.2. W przypadku pożaru

Zmienione

6.2.1. Pojazdy elektryczne i hybrydowe

- Uszkodzony akumulator wysokonapięciowy/ litowo-jonowy może spowodować szybkie nagrzewanie się ogniw akumulatora. Jeśli zauważysz dym wydobywający się z akumulatora, załóż, że się przegrzewa i podejmij działania gaśnicze.
- Jeśli akumulator wysokonapięciowy / litowo-jonowy zostanie zgięty, skręcony, uszkodzony lub w jakikolwiek sposób naruszony, należy przeprowadzić dokładną ocenę ryzyka i rozważyć izolację pojazdu lub przygotować się do gaszenia pożaru.
- W razie wypadku lub uderzenia w podwozie pojazdu obwód elektryczny lub akumulator mogą zostać poważnie uszkodzone. Zaleca się zaparkować pojazd w najbezpieczniejszych

warunkach i wyłączyć zapłon, a następnie skontaktować się z producentem OEM lub wykwalifikowanym warsztatem.

- Awaria akumulatora zaczyna syczeć, wyrzucać się i wycieka elektrolit. Elektrolit składa się z soli litu w rozpuszczalniku organicznym (heksafluorofosforanie litu) i jest wysoce łatwopalny. Spalanie elektrolitu może spowodować zapalenie materiałów palnych w pobliżu, dlatego zaleca się odizolowanie pojazdu i przygotowanie akcji gaśniczej. Zaleca się nie dotykać żadnych płynów wyciekających z akumulatora.
- Bateria litowo-jonowa zachowuje się w taki sposób, które wymaga specjalnych taktyk gaśniczych. Zamiast zatrzymywać ucieczkę termiczną poprzez gaszenie pożaru, należy skoncentrować się na odizolowaniu uszkodzonego pojazdu i zapobieganiu rozprzestrzenianiu się ognia za pomocą wody. Zaleca się użycie dużej ilości wody do chłodzenia w pobliżu zarówno pojazdu, jak i materiału palnego.
- Respondenci powinni zabezpieczyć się pełnym wyposażeniem ochronnym (PPE), w tym niezależnym aparatem oddechowym (SCBA), rękawicami odpornymi na rozpuszczalniki i właściwą ochroną oczu. Powinni podjąć odpowiednie środki, aby chronić ludzi przed wiatrem.
- Przed rozpoczęciem prac ratowniczych należy odłączyć pojazd od zewnętrznego źródła zasilania.
- Jeśli jest znany, należy przestrzegać instrukcji bezpieczeństwa poszczególnych producentów OEM dotyczących odcięcia wewnętrznego źródła zasilania.

6.2.2.auta z wodorowym ogniwem paliwowym + sprężonym gazem ziemnym

- Wodór oraz metan (gaz ziemny) są gazami łatwopalnymi, wybuchowymi, które są niewidoczne, bezwonne i bezsmakowe, lżejsze od powietrza.
- Płomienie w ogniu wodorowym są trudno dostrzegalne w świetle dziennym - zaleca się użycie kamery termowizyjnej. W przypadku pożaru w postaci płomienia strumieniowego ze zbiornika ciśnieniowego ważne jest ustalenie rozprzestrzeniania się ognia.
- Jeśli w ucieczce wodoru powstaje pożar, próba ugaszenia pożaru powinna być podjęta tylko wtedy, gdy możliwe jest zatrzymanie ucieczki. Jeśli płomień odrzutowy zagraża innym przedmiotom, można je schłodzić.
- W przypadku pożaru, nie używaj gaśnic z wodą. Należy stosować gaśnice do sprzętu elektrycznego – takich, jak CO₂.
- Wodór zapala się łatwiej, niż benzyna, jednak jest on lżejszy od powietrza i szybko się rozprasza. Nawet jeżeli wodór wycieka z systemu, on szybko się rozproszy i nie zapali się, dopóki znajduje się w zonie bez wentylacji, np. na barce lub wewnątrz statku.
- Jeżeli jest zaobserwowany duży wyciek wodoru, należy wyłączyć zapłon, kierowca powinien wyjść z auta i pozostawać w bezpiecznej odległości od niego. Należy wezwać pomoc, jeżeli jest taka możliwość.
- W celu uniknięcia eksplozji wyciekającego wodoru, należy wyłączyć jego obieg i wszystkie źródła zapłonu muszą być trzymane z dala od pojazdu.
- W wielu modelach aut z wodorowym ogniwem paliwowym, gdy temperatura w zbiorniku paliwowym osiąga 108-110°C, gaz w zbiorniku będzie wydalany przez zawór nadmiaru ciśnienia. Przy tym może wytwarzać się syczący odgłos i opróżnienie zbiornika zajmie kilka minut.

Zmienione

Zmienione

- W przypadku rozładowania ciśnienia poprzez aktywację zaworu, może powstać strumień ognia. Strażacy muszą trzymać się z dala od potencjalnego strumienia ognia i nie gasić go. Muszą czekać i obniżyć temperaturę sąsiednich obiektów, aby powstrzymać rozprzestrzenianie się ognia.

6.3. Rodzaje transportu

6.3.1. Transport drogowy

- ADR nie jest stosowane w przypadku pojazdów elektrycznych (UN Nr 3171).

6.3.2. Transport kolejowy

- Auta AFV mogą być przewożone wagonami, zarówno w wagonie, jak i na ruchomej platformie.
- Zazwyczaj, przednie koła są blokowane za pomocą skrzyni biegów, hamulec ręczny blokuje tylne koła, jeśli tylko producent nie zażąda inaczej.

6.3.3. Transport morski i terminale w portach

- Nowe przepisy IMO SOLAS, obowiązujące na dzień 1 stycznia 2016 r., nakłada na przewoźników pojazdów obowiązek posiadania w aucie dwóch przenośnych czujników gazu. Powinny one „umożliwiać pomiar stężenia tlenu, gazów łatwopalnych lub oparów, siarkowodoru i tlenku węgla w zamkniętych pomieszczeniach” (Rozporządzenie SOLAS II-2/20-1).
- Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) opublikowała „Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa dla istniejących przewoźników przewożących samochody, które posiadają sprężony wodór lub gaz ziemny w swoich zbiornikach do własnego ruchu podczas przewożenia tych aut jako ładunku” zaznacza, że "przewoźnik powinien złożyć podpisany certyfikat lub deklarację o tym, że szczelność układu paliwowego przewożonego auta została sprawdzona i samochód znajduje się w stanie, nadającym się do załadunku i przewozu. Dodatkowo, po sprawdzeniu szczelności i przydatności auta do przewozu, spedytor musi oznaczyć każdy pojazd naklejką i tabliczką. Podczas załadunku, załoga musi sprawdzić każde auto pod kątem posiadania takich oznaczeń” (IMO Maritime Safety Committee's (MSC) okólnik 1471).
- Auta, wyprodukowane po 1 stycznia 2016 r. muszą posiadać sprzęt przeciwwybuchowy jako dodatkowe wyposażenie do wodoru bądź gazu ziemnego, zgodnie z rezolucją Komitetu IMO do spraw bezpieczeństwa na morzu MSC.365(93).

6.4. Place

- Ładowanie aut przed dostawą do dealera zależy od indywidualnych wymagań producenta.
- Jeżeli producent pozwala na ładowanie akumulatora na placu, zalecane jest nie ładować akumulator w ekstremalnych warunkach pogodowych.
- Ładowanie może odbywać się na zewnątrz budynku, jednak zalecane jest nie ładować, jeżeli dookoła jest śnieg, jeśli tylko śnieg nie jest usunięty z terytorium, na którym odbywa się ładowanie. Zalecane jest nie ładować akumulatora w warunkach wyjątkowych upałów lub mrozów. Nie zaleca się również pozostawiać pojazdu na parkingu z prawie rozładowanym akumulatorem na okres więcej niż 3 miesiące lub z naładowanym akumulatorem na dłużej niż 1 miesiąc. Powyższe punkty obowiązują, chyba że OEM określi inaczej.
- Zależy od producenta, czy pozwala na powolne lub szybkie ładowanie swoich pojazdów na placu.
- Rodzaj wtyczki, używanej na terminalach oraz rodzaj wyposażenia do ładowania jest uzależniony od producenta.
- Pojazdy muszą być pozostawione w trybie „parkowanie”. Zawsze należy się upewnić, że ten tryb jest włączony, ponieważ nawet lekkie naciśnięcie na pedał gazu może spowodować nagły ruch pojazdu.
- Praca silnika w tych autach jest bardzo cicha, więc brak odgłosu pracy silnika nie oznacza, że auto nie jest odpalone.
- Jeżeli auto jest wyposażone w przycisk „start”, wszystkie funkcje są aktywne, gdy ten przycisk jest wciśnięty. Jeżeli auto jest wyposażone w kluczyk, niektóre funkcje są aktywne, gdy kluczyk znajduje się w stacyjce. Jeżeli kluczyk jest przekreślony, uaktywniają się wszystkie funkcje.
- Zalecane jest umówienie menadżera EV. Osoba ma ta być wyznaczona i przeszkolona zgodnie ze standardami OEM.

Zmienione

Nowość

6.5. Centra PDI

- Ponieważ ogólnie w pojazdach elektrycznych i wodorowych nie hałasują silniki, w niektórych warsztatach stosuje się sztuczny hałas, aby personel mógł usłyszeć zbliżające się pojazdy. Nie jest to jednak jeszcze ogólna praktyka.
- Ustawodawstwo Unii Europejskiej wymaga obowiązkowego użycia Akustycznych Systemów Alarmowych Samochodu (AVAS) do nowych aut elektrycznych i hybrydowo-elektrycznych. „Fabryki powinny zainstalować AVAS (...) w autach hybrydowo-elektrycznych nowego typu do dn. 1 lipca 2019 r. Fabryki zainstalują AVAS w autach hybrydowo-elektrycznych i elektrycznych nowego typu do dn. 1 lipca 2021 r.”
- Zaleca się stosowanie ładowarek w centrach PDI w celu ładowania pojazdów do określonego poziomu SOC.
(Uwaga: SOC = stan naładowania)

Zmienione

Nowość

6.6. Stan poziomu naładowania baterii i zasilania wodorem

- Jeśli akumulator pojazdu 12V lub wysokiego napięcia jest rozładowany, lub jeśli stan naładowania (SOC) jest zbyt niski, samochód nie może być załadowany do transportu. Najpierw należy naładować go do poziomu, w zależności od wymagań OEM.
- Ogólna zasada jest taka, że akumulator litowo-jonowy traci około 5% energii na miesiąc podczas magazynowania.
- Podczas transportu następuje rozładowanie akumulatora. Rozładowanie zależy od trasy dystrybucji i pojemności akumulatora.
- Z drugiej strony, jeżeli poziom naładowania akumulatora jest zbyt wysoki, auto nie może być magazynowane przez dłuższy czas.
- W przypadku auta z wodorowym ogniwem paliwowym, jest bardzo mało prawdopodobne, że w nim skończy się paliwo. Jeżeli tak się stanie, należy skontaktować się z producentem.

Nowość

6.7. Brak zapłonu/ Holowanie

- W przypadku konieczności holowania auta, należy stosować się do instrukcji indywidualnych producenta.
- Przed zgłoszeniem rozładowania akumulatora trakcyjnego operator logistyczny musi upewnić się, że akumulator 12 V nie jest rozładowany.
- Jeśli akumulator wysokonapięciowy jest rozładowany i nie można uruchomić pojazdu, podłącz samochód za pomocą wzmacniacza 12V. W wielu przypadkach pozwoli to na włączenie się w tryb „holowania”.
- Niektórych modeli nie można holować – takich, które są odpalane za pomocą karty, ponieważ koła są zablokowane. Modele te powinny być podładowane i przetransportowane do najbliższego warsztatu, aby zmienić akumulator 12V. Jeżeli pojawia się takiego rodzaju „blokada”, auto nie może być holowane.
- Do holowania należy użyć dźwiga holowniczego. Musi być przymocowany do ucha holowniczego (jeśli jest na wyposażeniu), chyba że producent OEM stwierdzi inaczej.

Nowość

Nowość

Zmienione

6.8. Szkolenie

- Producent nie ma jeszcze wspólnej płaszczyzny szkoleniowej; niektórzy proszą o wyszkolony personel do obsługi i prowadzenia aut, niektórzy nie. Niektórzy upominają się o personel, który został przeszkolony dwupoziomowo: I poziom – podstawowy, II pozwala na obsługę aut powypadkowych i uszkodzonych.
- Wszystkie osoby mające do czynienia z pojazdami powinni wiedzieć, jak zidentyfikować modele pojazdów z paliwem alternatywnym.
- W przypadku jakiegokolwiek incydentu tylko odpowiednio wykwalifikowana osoba może ingerować.
- Menadżer placu powinien przejść przez odpowiednie szkolenie, najchętniej bezpośrednio od OEM.

Nowość

Nowość

Nowość

7. Ciągłe doskonalenie

- Ważne jest, aby dążyć do ciągłego doskonalenia jako minimum w stosunku do standardu ECG, jednocześnie dążąc do maksymalizacji poziomów usług, dostawy bez uszkodzeń i redukcji kosztów.
- Proces ciągłego doskonalenia (CIP) to ciągły wysiłek na rzecz ulepszania produktów, usług lub procesów poprzez aktywne zaangażowanie i innowacje. Wysiłki mogą polegać na stopniowych ulepszeniach lub natychmiastowych ograniczeniach lub długoterminowych środkach zaradczych, które mają na celu stać się nowymi „normalnymi”. Następnie proces jest kontynuowany zgodnie z tą samą metodologią, aby dalej udoskonalać i ewaluować w kierunku lepszej nowej normy na zawsze.
- Proces powinien być odpowiedzią na nieprzewidziane problemy, aby ograniczyć znane zagrożenia i naturalnie dążyć do poprawy jako nieodłącznej cechy dodanej wartości i wsparcia dla sektora logistyki pojazdów gotowych. To podejście jest zorientowane na klienta, doceniane przez klienta, ograniczające straty i przedstawia LSP jako zmotywowane i wiodące pod względem wydajności, skuteczności i elastyczności.
- Kluczowe obszary ciągłego doskonalenia to (choć nie wyczerpujące):
 - Procesy zarządzania
 - Trening
 - Procedury
 - Infrastruktura
 - Wyposażenie
 - Środowisko
 - Bezpieczeństwo

7.1. Plan naprawczy

- Należy zaszczerpieć kulturę samooceny i doskonalenia, aktywnie angażując siłę roboczą w rozwiązywanie problemów klientów. Obejmuje to procesy i procedury, które uzupełniają osobę odpowiedzialną za jakość z wystarczającym autorytetem w firmie.
- Wyniki wewnętrznych kontroli, audytów, spotkań i analizy szkód są sprawdzane przez kierownictwo w celu stwierdzenia braków.
- Podejmuj decyzje S.M.A.R.T. Cele dotyczące poprawy i wdrożenia.
(Uwaga: S.M.A.R.T. = konkretne / mierzalne / osiągalne / realistyczne / ograniczone w czasie)

7.2. Wewnętrzne Kontrole i Audyty

- LSP powinien utrzymywać rygorystyczny system samokontroli, aby identyfikować i rejestrować wszelkie niedociągnięcia w stosunku do wymagań jakościowych OEM i / lub standardu ECG.
- Szczegółowe audyty powinny być przeprowadzane przynajmniej raz w roku wraz z częstszymi kontrolami praktyk obsługi pojazdów, utrzymania i konserwacji. Regularność powinna zostać zwiększona w przypadku niepowodzenia sprawdzania szczelności, a środki zaradcze są skuteczne.
- Nieudane audyty i uszkodzenia powinny być regularnie analizowane w celu zidentyfikowania typowych problemów i próby zidentyfikowania pierwotnej przyczyny. Następnie użyj metody CIP, aby ograniczyć i naprawić.

- Regularnie organizuj spotkania dotyczące organizacji / kierownictwa / personelu z personelem operacyjnym i dziel się wynikami ostatnich przeprowadzonych kontroli i audytów oraz zmian w celu poprawy.

7.3. Działania korygujące

- W oparciu o plany wygenerowane w 7.1 oraz kontrole i audyty przeprowadzone w 7.2 wykonuj działania w najbardziej efektywny sposób.
 - Przejmij na własność niezbędne ulepszenia infrastruktury
 - Reprezentuj potrzeby klienta na odpowiednim poziomie, aby zapewnić skuteczne wsparcie zarządzania
 - Ogranicz ryzyko powstania szkód
 - Zwiększ częstotliwość kontroli pod kątem zidentyfikowanych problemów
 - Szkolenie / powtórne szkolenie personelu obsługi pojazdów operacyjnych
 - Popraw instrukcje i oznakowanie (np. Pomoce wizualne)
 - Popraw nadzór
 - Modernizuj przestarzały sprzęt, procesy i zasady
 - Standaryzuj procedury

7.3.1. Szkolenia

- W celu osiągnięcia najlepszych wyników jakościowych LSP powinno regularnie szkolić pracowników zgodnie ze standardami jakościowymi ECG oraz wymaganiami OEM. Szkolenie dotyczy wszystkich pracowników operacyjnych i zarządzających zajmujących się logistyką pojazdów.
- Zaleca się wyznaczenie przez LSP menedżera jakości odpowiedzialnego za wdrożenie szkoleń, standardów jakości, wymagań OEM, rozwiązywania problemów i działań naprawczych.

7.4. Sprawdź skuteczność podjętych działań

- Porównaj wydajność i wyniki sprzed i po podjęciu działań naprawczych. Sprawdź, czy wyniki uległy poprawie i czy spełniają pierwotne oczekiwania na etapie planowania.
- Jeżeli przegląd wykaże poprawę, należy ją przyjąć jako nowy standardowy poziom odniesienia i wprowadzić do procedur, polityk i szkoleń.
- Jeśli kontrola nie wykazuje poprawy, podstawowa przyczyna jest prawdopodobnie nieprawidłowa i powinna zostać ponownie przeanalizowana.

Propozycja zmiany

Formularz można wysłać na e-mail info@ecgassociation.eu

ECG Instrukcja Obsługi standardy jakości Wersja 8

Poprawka zaproponowana przez:

Nazwa:

Firma:

Pozycja:

e-mail:

Aktualne sformułowanie i numer strony:

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

Proponowane sformułowanie:

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

Podpis: Data:



ECG
BluePoint Brussels
Boulevard A. Reyers 80
1030 Brussels | Belgium

Tel: +32 2 706 82 80

info@ecgassociation.eu
ecgassociation.eu