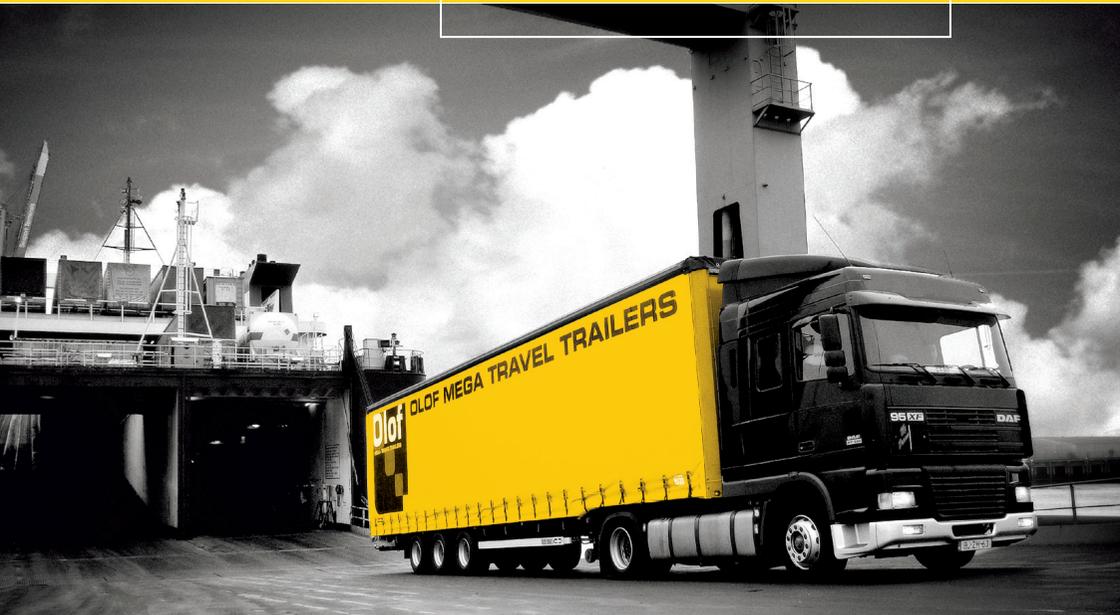




Arbeitshandbuch für den Spediteur

Diese Anweisungen enthalten die Anforderungen, die wir als Unternehmen an unsere Spediteure, die Arbeiten im Auftrag von Olof-MTT Klundert ausführen, stellen.





1.450 U/MIN 5 X PRO WOCHE 80 KM/H

Ihren Produkten widmen Sie größte Sorgfalt. Dann ist es nur logisch, dass ihr Transport ebenso viel Aufmerksamkeit bekommt. Dies ist der Ausgangspunkt von Olof-MTT. Abhängig vom Markt und den Abnehmern bedeutet dies, dass an den Transport spezielle Anforderungen gestellt werden. Anforderungen, die wir gemeinsam mit Ihnen festlegen und in einem effektiven Verfahren ausgestalten. Eine wirkungsvolle Strategie, die wir anschließend exakt in die Praxis umsetzen. Bis in die entlegensten Winkel des Kontinents.

Auf diese Weise fahren wir mit unseren 215 Megatrailern mit einem Ladevolumen von jeweils 100 m³ täglich Frachten in ganz Europa aus und laufen dabei auch Großbritannien und Irland an. Sowohl Teilladungen als auch komplette Ladungen, mit und ohne Begleitung. Ein exzellentes Angebot – aber in der Welt des Güterverkehrs hebt sich Olof-MTT vor allem durch das kontinuierliche Bestreben nach innovativen Lösungen von der Konkurrenz ab. Der Gütertransport ist mehr als nur Laden und Löschen. Daher suchen wir nicht nur nach schnellen, sicheren und zollfreien Routen, sondern vor allem auch nach Möglichkeiten zur weiteren Optimierung der logistischen Distribution unserer Kunden. Fortschrittlich und engagiert, daß ist Olof-MTT.

**Internationaler Transport
mit grenzenlosem Elan.**



INHALTSVERZEICHNIS

VORWORT	3
AUSRÜSTUNGS- UND SICHERHEITSRICHTLINIEN FÜR ZUGMASCHINEN	4
SICHERHEIT	6
AUFLIEGER ANKOPPELN / ABKOPPELN	8
BEFESTIGUNG VON WEIßWARENLADUNGEN	16
TECHNISCHE ANWEISUNGEN / AUFLIEGERBENUTZUNG	18
PANNENHILFE: INSTANDHALTUNG / INSTANDSETZUNG	21
SCHÄDEN AN LADUNG / AUFLIEGER	23
LADEN UND LÖSCHEN	24
CMR-FRACHTBRIEFE ALLGEMEIN	26
DIEBSTAHLVORBEUGUNG / VERSICHERUNG	28
VERSICHERUNG	30
FAHRZEUGE WASCHEN	31
ANLAGEN	32

Ihren Produkten widmen Sie größte Sorgfalt. Dann ist es nur logisch, dass ihr Transport ebenso viel Aufmerksamkeit bekommt. Dies ist der Ausgangspunkt von Olof-MTT. Abhängig vom Markt und den Abnehmern bedeutet dies, dass an den Transport spezielle Anforderungen gestellt werden. Anforderungen, die wir gemeinsam mit Ihnen festlegen und in einem effektiven Verfahren ausgestalten. Eine wirkungsvolle Strategie, die wir anschließend exakt in die Praxis umsetzen. Bis in die entlegensten Winkel des Kontinents.

Auf diese Weise fahren wir mit unseren 215 Megatrailern mit einem Ladevolumen von jeweils 100 m³ täglich Frachten in ganz Europa aus und laufen dabei auch Großbritannien und Irland an. Sowohl Teilladungen als auch komplette Ladungen, mit und ohne Begleitung. Ein exzellentes Angebot – aber in der Welt des Güterverkehrs hebt sich Olof-MTT vor allem durch das kontinuierliche Bestreben nach innovativen Lösungen von der Konkurrenz ab. Der Gütertransport ist mehr als nur Laden und Löschen. Daher suchen wir nicht nur nach schnellen, sicheren und zollfreien Routen, sondern vor allem auch nach Möglichkeiten zur weiteren Optimierung der logistischen Distribution unserer Kunden. Fortschrittlich und engagiert, daß ist Olof-MTT.

Olof-MTT Klundert fährt hauptsächlich mit Megaaufliegern.

Diese Aufleger haben eine maximale Innenhöhe von 2,98 m. In Europa ist vorgeschrieben, dass diese Aufleger von einer Zugmaschine mit einer maximalen Aufsattelhöhe von 95 cm gezogen werden.

Das Chassis muss die gesetzlichen Anforderungen zum Ziehen eines Mega- oder Standardauflegers von 13,60 m erfüllen und eine gültige technische Zulassung (TÜV) des Meldelands haben.

Des Weiteren verlangt Olof-MTT, dass das Zugfahrzeug mit den folgenden Gegenständen ausgestattet ist:

- Alle für die Ausführung des Auftrags benötigten offiziellen Papiere.
- Extrasatz CMR-Frachtbriefe.
- Olof-MTT-Inspektionsformular.
- Fotoapparat.
- Siegel bzw. Plombierblei und Siegelband.
- Klebeband für kleinere Reparaturen.
- Extrasatz Kupplungsköpfe (Luftanschluss) / Gummidichtungen / Duo-Matic-Schnellkupplungen.
- Kurbel für die Auflegerstütze (lang).
- Satz Rubbolight-Kappen einschl. Extrasatz Lampen, zweipolig.
- Zwei Gefahrgutschilder, orangefarben.
- Lichtkasten mit Euro-Stecker, einschl. Verlängerungsschnur (17 m).
- 5 Spannsätze – Gurt plus Knarre.
- 2 Unterlegkeile .
- Radmutter/Drehmomentschlüssel 32-33 mm.
- 1 Besen und Leiter.
- Pulverlöschgerät 6 kg/2 kg.
- ADR-Notfallausrüstung, siehe Kapitel „Sicherheit“.
- Das Fahrzeug muss mit einem Totwinkelspiegel ausgestattet sein.
- Arbeitshandbuch Olof-MTT.

Vorgeschrieben ist eine einwandfrei funktionierende Alarmanlage, die in eine vorgeschriebene Schutzklasse fällt. Darüber mehr im Kapitel „Diebstahlvorbeugung/Versicherung“.

LKW-MAUT

Der Fahrer haftet namens des Spediteurs (sein Arbeitgeber) für die korrekte Zahlung aller eventuellen Zollgebühren.

Persönliche Schutzausrüstung ist vorgeschrieben; nicht nur beim Gefahr-gut-transport, sondern generell. Gelegentlich werden bei Olof-MTT gefährliche Güter geladen. Dabei hat der Fahrer die persönliche Schutzausrüstung zu tragen. Für das Laden von gefährlichen ADR-Gütern gelten die folgenden Regeln:

- An der Frontseite und am Heck des Fahrzeugs muss jeweils ein orangefarbenes Gefahrgutschild mit einem schwarzen Platte in den Maßen 40 x 30 cm angebracht sein.
- In Notfällen sind zwei Warnzeichen aufzustellen (Pylonen, Warn-dreiecke oder zwei orangefarbene Warnblinkleuchten, die unabhängig von der Fahrzeugelektrik funktionieren).
- Explosionssichere Taschenlampe
- Satz Unterlegkeile
- Schutzhelm
- Vollsichtbrille
- Augenspülset
- Vollgesichtsmaske
- ABEK-Gasfilter
- Gesichtsschirm
- Säurebeständige Handschuhe
- PVC/Polyester-Overall in Schockfarbe
- Orangefarbene Verkehrsweste
- Schutzschuhe oder -stiefel
- Absperrband
- Sanitätsset B
- 2 und 6 kg Pulverlöschgerät ABC-Klasse

Zusätzliche Anforderungen

- Für Feuerlöscher, die versiegelt sein müssen, muss ein gültiges Prüfzertifikat nach NEN 2559 vorliegen.
- Der 2-kg-Feuerlöscher muss sich in Reichweite des Fahrers im Fahrerhaus befinden.
- Der 6-kg-Feuerlöscher muss sichtbar am Fahrzeug-chassis befestigt sein.

Achtung!!

Falls Sie in einer Chemiefabrik Güter laden oder löschen, sind einige der oben genannten Schutzmittel zwingend vorgeschrieben. Denken Sie nicht nur an Ihre eigene, sondern auch an die Sicherheit anderer. Halten Sie sich stets an die Regeln, die auf dem gerade angefahrenen Werksgelände gelten. Auf dem Werksgelände / in der Halle eines Kunden sind Rauchen und der Konsum verbotener Mittel oder Alkohol strengsten untersagt.



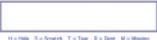
Olof-MTT erwartet von seinen Spediteuren, dass vor dem Ankoppeln unserer Auflieger stets eine Kontrolle / Inspektion entsprechend dem Olof-MTT-Inspektionsformular durchgeführt wird.

Dieses Formular ist von jedem Fahrer wahrheitsgemäß auszufüllen und Olof-MTT zusammen mit dem CMR-Frachtbrief zuzuschicken.

Bei einem anschließenden Transport werden dann zwei Inspektionsformulare mit dem CMR-Frachtbrief ausgeteilt. So können alle Parteien den Zustand des Fahrzeugs eindeutig kontrollieren und vergleichen und können bei Schäden, Mängeln und/oder Versäumnissen stets die verantwortlichen Parteien angeschrieben werden.

Das Inspektionsformular ist wie folgt gegliedert:

Rechts oben müssen Sie die wichtigsten Daten möglichst vollständig eintragen. Im Skizzenfeld können Sie Ihre Anmerkungen und die vorhandenen Mängel illustrieren. Die Liste im unteren Teil hilft Ihnen, auf die wichtigsten Punkte zu achten. Gegebenenfalls können Sie Ihre Anmerkungen auch hinter den Bezeichnungen eintragen. Siehe die Kopie des Inspektionsberichts in den Anlagen.

	Trailerdaten: Date of inspection: Name trailer: Name driver: License plate truck: Check location:
	OLOF-MTT Internationaler Transport Tel. +49 331 48 00 00 Fax. +49 331 48 00 00
Left side 	Right side 
Back side 	Front side 
Rear  H = High S = Special T = Top B = Box M = Massy	
Front side: Electrical equip. Air intake Headlamp Front light Headboard / Rollup-supporter	Right side: Taper Curtain / Baffle Landing Sidegate / Mullinglight Working mechanism corner Halfwing / Halftop Cargo brack / DR cord
Left side: Taper Curtain / Baffle Landing Sidegate / Mullinglight Custom working mechanism Halfwing / Halftop	Top: Front and Left Rear and Left Middle and Left Rear and Right Front and Right Middle and Right Comments
Back side: Landing gear brackets Bumper / Lightbar Box light Coupling / Hook Rearboard / Latch Box-attachment / Ramp	Trailer: Cover and slip cover Floor and chassis members Headboard / Toprail Axle / Wheelbars / Coupler
Box number	

Wichtig

Wenn beim Ankoppeln auf dem Kai ein Schaden konstatiert wird, ist neben dem Ausfüllen dieses Formulars vom Kaipersonal stets eine zweite Überprüfung vorzunehmen. Wenn sich herausstellt, dass dieser Schaden nicht beim Verschiffen entstanden ist, muss das Kaipersonal Ihnen eine diesbezügliche Bescheinigung ausstellen.

Fahrer tragen eine Mitverantwortung hinsichtlich der Geltendmachung des Schadenersatzanspruches gegenüber der haftenden Partei.

5467

DART Line
Dart Line Limited
Shanghai Branch
Room 602, 2/F
601 West, 100 West
Tel: +86 21 38711111

RECHECK 06430

WITHOUT PREJUDICE TO LIABILITY

From: 28-08-2004 To: 10:00

Ref: CAOF 3092

Shipping date: 09 27.08.2004 2000

REMARKS PORT OF ARRIVAL

Number of damage does not exceed an amount of liability

Damage left hand side

Photo taken

Driver ID: [Signature] Contracting Agent: [Signature]

all parties to contract are advised subject to conditions of carriage of their own city, jurisdiction, and all forms of law apply. A detailed copy of the standard trading conditions of transport apply for the time being in their contract of work as contained in the contract.

DART LINE ROAD RISK COVERED IN CERTAIN CIRCUMSTANCES. SEE DART LINE WEBSITE FOR DETAILS.

COBELFRET RECHECK REPORT

VESSEL: T / 11111	TRAILER CONTAINER: Blue 3658	T/LT: UNIMOUNT
PORT: Puerto	EMPTY CONTAINER	
DATE: 9.9.04	SEAL:	

Damage / Loss: CURTAINS DESTROYED FRONT + LEFT TOWERS
O/S REAR

Remarks:

Signed / Checker: [Signature] Holder: SPR

Signed / Driver: [Signature] Reg. No.:

All parties are advised to read Trading Terms and Conditions.

SHIPPER'S DECLARATION

SHIPPER'S NAME: [] ARRIVAL DATE: []

SHIP No. [] POSE []

CONTAINER: 20' 40' 45' 48' 50' 55' 60' 65' 70' 75' 80' 85' 90' 95' 100' 110' 120' 130' 140' 150' 160' 170' 180' 190' 200' 210' 220' 230' 240' 250' 260' 270' 280' 290' 300' 310' 320' 330' 340' 350' 360' 370' 380' 390' 400' 410' 420' 430' 440' 450' 460' 470' 480' 490' 500' 510' 520' 530' 540' 550' 560' 570' 580' 590' 600' 610' 620' 630' 640' 650' 660' 670' 680' 690' 700' 710' 720' 730' 740' 750' 760' 770' 780' 790' 800' 810' 820' 830' 840' 850' 860' 870' 880' 890' 900' 910' 920' 930' 940' 950' 960' 970' 980' 990' 1000' 1010' 1020' 1030' 1040' 1050' 1060' 1070' 1080' 1090' 1100' 1110' 1120' 1130' 1140' 1150' 1160' 1170' 1180' 1190' 1200' 1210' 1220' 1230' 1240' 1250' 1260' 1270' 1280' 1290' 1300' 1310' 1320' 1330' 1340' 1350' 1360' 1370' 1380' 1390' 1400' 1410' 1420' 1430' 1440' 1450' 1460' 1470' 1480' 1490' 1500' 1510' 1520' 1530' 1540' 1550' 1560' 1570' 1580' 1590' 1600' 1610' 1620' 1630' 1640' 1650' 1660' 1670' 1680' 1690' 1700' 1710' 1720' 1730' 1740' 1750' 1760' 1770' 1780' 1790' 1800' 1810' 1820' 1830' 1840' 1850' 1860' 1870' 1880' 1890' 1900' 1910' 1920' 1930' 1940' 1950' 1960' 1970' 1980' 1990' 2000' 2010' 2020' 2030' 2040' 2050' 2060' 2070' 2080' 2090' 2100' 2110' 2120' 2130' 2140' 2150' 2160' 2170' 2180' 2190' 2200' 2210' 2220' 2230' 2240' 2250' 2260' 2270' 2280' 2290' 2300' 2310' 2320' 2330' 2340' 2350' 2360' 2370' 2380' 2390' 2400' 2410' 2420' 2430' 2440' 2450' 2460' 2470' 2480' 2490' 2500' 2510' 2520' 2530' 2540' 2550' 2560' 2570' 2580' 2590' 2600' 2610' 2620' 2630' 2640' 2650' 2660' 2670' 2680' 2690' 2700' 2710' 2720' 2730' 2740' 2750' 2760' 2770' 2780' 2790' 2800' 2810' 2820' 2830' 2840' 2850' 2860' 2870' 2880' 2890' 2900' 2910' 2920' 2930' 2940' 2950' 2960' 2970' 2980' 2990' 3000' 3010' 3020' 3030' 3040' 3050' 3060' 3070' 3080' 3090' 3100' 3110' 3120' 3130' 3140' 3150' 3160' 3170' 3180' 3190' 3200' 3210' 3220' 3230' 3240' 3250' 3260' 3270' 3280' 3290' 3300' 3310' 3320' 3330' 3340' 3350' 3360' 3370' 3380' 3390' 3400' 3410' 3420' 3430' 3440' 3450' 3460' 3470' 3480' 3490' 3500' 3510' 3520' 3530' 3540' 3550' 3560' 3570' 3580' 3590' 3600' 3610' 3620' 3630' 3640' 3650' 3660' 3670' 3680' 3690' 3700' 3710' 3720' 3730' 3740' 3750' 3760' 3770' 3780' 3790' 3800' 3810' 3820' 3830' 3840' 3850' 3860' 3870' 3880' 3890' 3900' 3910' 3920' 3930' 3940' 3950' 3960' 3970' 3980' 3990' 4000' 4010' 4020' 4030' 4040' 4050' 4060' 4070' 4080' 4090' 4100' 4110' 4120' 4130' 4140' 4150' 4160' 4170' 4180' 4190' 4200' 4210' 4220' 4230' 4240' 4250' 4260' 4270' 4280' 4290' 4300' 4310' 4320' 4330' 4340' 4350' 4360' 4370' 4380' 4390' 4400' 4410' 4420' 4430' 4440' 4450' 4460' 4470' 4480' 4490' 4500' 4510' 4520' 4530' 4540' 4550' 4560' 4570' 4580' 4590' 4600' 4610' 4620' 4630' 4640' 4650' 4660' 4670' 4680' 4690' 4700' 4710' 4720' 4730' 4740' 4750' 4760' 4770' 4780' 4790' 4800' 4810' 4820' 4830' 4840' 4850' 4860' 4870' 4880' 4890' 4900' 4910' 4920' 4930' 4940' 4950' 4960' 4970' 4980' 4990' 5000' 5010' 5020' 5030' 5040' 5050' 5060' 5070' 5080' 5090' 5100' 5110' 5120' 5130' 5140' 5150' 5160' 5170' 5180' 5190' 5200' 5210' 5220' 5230' 5240' 5250' 5260' 5270' 5280' 5290' 5300' 5310' 5320' 5330' 5340' 5350' 5360' 5370' 5380' 5390' 5400' 5410' 5420' 5430' 5440' 5450' 5460' 5470' 5480' 5490' 5500' 5510' 5520' 5530' 5540' 5550' 5560' 5570' 5580' 5590' 5600' 5610' 5620' 5630' 5640' 5650' 5660' 5670' 5680' 5690' 5700' 5710' 5720' 5730' 5740' 5750' 5760' 5770' 5780' 5790' 5800' 5810' 5820' 5830' 5840' 5850' 5860' 5870' 5880' 5890' 5900' 5910' 5920' 5930' 5940' 5950' 5960' 5970' 5980' 5990' 6000' 6010' 6020' 6030' 6040' 6050' 6060' 6070' 6080' 6090' 6100' 6110' 6120' 6130' 6140' 6150' 6160' 6170' 6180' 6190' 6200' 6210' 6220' 6230' 6240' 6250' 6260' 6270' 6280' 6290' 6300' 6310' 6320' 6330' 6340' 6350' 6360' 6370' 6380' 6390' 6400' 6410' 6420' 6430' 6440' 6450' 6460' 6470' 6480' 6490' 6500' 6510' 6520' 6530' 6540' 6550' 6560' 6570' 6580' 6590' 6600' 6610' 6620' 6630' 6640' 6650' 6660' 6670' 6680' 6690' 6700' 6710' 6720' 6730' 6740' 6750' 6760' 6770' 6780' 6790' 6800' 6810' 6820' 6830' 6840' 6850' 6860' 6870' 6880' 6890' 6900' 6910' 6920' 6930' 6940' 6950' 6960' 6970' 6980' 6990' 7000' 7010' 7020' 7030' 7040' 7050' 7060' 7070' 7080' 7090' 7100' 7110' 7120' 7130' 7140' 7150' 7160' 7170' 7180' 7190' 7200' 7210' 7220' 7230' 7240' 7250' 7260' 7270' 7280' 7290' 7300' 7310' 7320' 7330' 7340' 7350' 7360' 7370' 7380' 7390' 7400' 7410' 7420' 7430' 7440' 7450' 7460' 7470' 7480' 7490' 7500' 7510' 7520' 7530' 7540' 7550' 7560' 7570' 7580' 7590' 7600' 7610' 7620' 7630' 7640' 7650' 7660' 7670' 7680' 7690' 7700' 7710' 7720' 7730' 7740' 7750' 7760' 7770' 7780' 7790' 7800' 7810' 7820' 7830' 7840' 7850' 7860' 7870' 7880' 7890' 7900' 7910' 7920' 7930' 7940' 7950' 7960' 7970' 7980' 7990' 8000' 8010' 8020' 8030' 8040' 8050' 8060' 8070' 8080' 8090' 8100' 8110' 8120' 8130' 8140' 8150' 8160' 8170' 8180' 8190' 8200' 8210' 8220' 8230' 8240' 8250' 8260' 8270' 8280' 8290' 8300' 8310' 8320' 8330' 8340' 8350' 8360' 8370' 8380' 8390' 8400' 8410' 8420' 8430' 8440' 8450' 8460' 8470' 8480' 8490' 8500' 8510' 8520' 8530' 8540' 8550' 8560' 8570' 8580' 8590' 8600' 8610' 8620' 8630' 8640' 8650' 8660' 8670' 8680' 8690' 8700' 8710' 8720' 8730' 8740' 8750' 8760' 8770' 8780' 8790' 8800' 8810' 8820' 8830' 8840' 8850' 8860' 8870' 8880' 8890' 8900' 8910' 8920' 8930' 8940' 8950' 8960' 8970' 8980' 8990' 9000' 9010' 9020' 9030' 9040' 9050' 9060' 9070' 9080' 9090' 9100' 9110' 9120' 9130' 9140' 9150' 9160' 9170' 9180' 9190' 9200' 9210' 9220' 9230' 9240' 9250' 9260' 9270' 9280' 9290' 9300' 9310' 9320' 9330' 9340' 9350' 9360' 9370' 9380' 9390' 9400' 9410' 9420' 9430' 9440' 9450' 9460' 9470' 9480' 9490'

Verschließen des Aufliegers

Vor der Abfahrt muss der Auflieger vollständig verschlossen sein und müssen die so genannten Spannriemen am Heck des Aufliegers von oben nach unten befestigt werden. An den Seiten müssen alle Untertrume nach innen gestopft werden, so dass keine Riemen lose herunterhängen. Das ordnungsgemäße Verschließen verhindert, dass der Trailer und die Ladung durch (Wasser-)Schäden beschädigt werden oder das lose hängende Teile weggeschlagen werden, und verleiht dem Auflieger ein flottes und ordentliches Aussehen.



Wir möchten Sie darauf aufmerksam machen, dass das Unterlassen des ordnungsgemäßen Verschließens der Auflieger nicht länger toleriert wird und Sie dafür mit einer Geldbuße belegt werden können.



Richtig



Falsch

Bevor Sie den Auflieger ankoppeln und die Fahrt beginnen, müssen selbstverständlich auch die folgenden Punkte kontrolliert bzw. auf ihre einwandfreie Funktion und ihren Zustand überprüft werden.

- Auf allen Seiten die Beleuchtung kontrollieren.
- Ist die Registrierungsnummer vorhanden?
- ABS.
- Ladung / Innenseite des Aufliegers.
- Reifen .
- Radbolzen.
- Licht- und Luftanschlüsse.
- Handbremse.
- Fahrstand.
- Aufliegerstütze vorn und hinten.
- Schäden und / oder Mängel.

Die letztgenannten Punkte werden noch näher erläutert, um Undeutlichkeiten und / oder ein falsches Vorgehen zu verhüten.

Auf allen Seiten die Beleuchtung kontrollieren: Unsere Auflieger sind mit Rubbolight ausgestattet. Lampen und Kappen müssen montiert werden. **Achtung!** Zweipolige Lampen montieren. Sollten Sie an der Beleuchtung des Aufliegers einen Kurzschluss oder andere Probleme konstatieren, sind sie verpflichtet, den Lichtkasten aus Ihrer Ausrüstung zu verwenden.

Keinesfalls ohne nähere Instruktionen der Flottenkontrolle selbst eine Reparatur versuchen oder Änderungen an der Verkablung des Aufliegers vornehmen.

Registrierungsnummer:

Seit 2003 ist jeder Auflieger mit einem eigenen Registrierungsschild versehen. Wenn dieses nicht vorhanden ist, können Sie nicht aufbrechen, sondern müssen sich mit der Flottenkontrolle in Verbindung setzen.

ABS

Falls vorhanden, muss das ABS- oder EBS-System des Aufliegers ordnungsgemäß funktionieren. In England ist dies sogar gesetzlich vorgeschrieben. Koppeln Sie vor der Verschiffung keine Auflieger ab, deren ABS- oder EBS-System nicht funktioniert, sondern melden Sie dies vorher.

Ladung und Innenseite des Aufliegers

Falls möglich, muss überprüft werden, ob die Ladung einen stabilen Stand hat und sich nicht verschieben kann. Die Verantwortung dafür trägt der Spediteur. Liefern Sie beim Kunden alle Güter ab und lassen Sie keinen Abfall oder Verpackungen im Auflieger zurück. Achten Sie stets darauf, dass der Auflieger sauber und aufgeräumt ist. Das macht es für alle etwas angenehmer.

Reifen

Eine gründliche Überprüfung der Reifen verhindert überflüssige Fahrtunterbrechungen und ist nicht nur für Ihre eigene, sondern auch für die Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer von größter Bedeutung. Sollten Sie feststellen, dass die Profiltiefe der Reifen des Aufliegers keine 2 mm mehr beträgt, ist dies der Flottenkontrolle zu melden, so dass sie direkt bei einem Reifenlieferanten gewechselt werden können. Auch der Reifendruck muss überprüft werden. Im Zweifelsfall stets aufpumpen (9 bar/120 PSI). Dies verhindert unnötigen Verschleiß.

Achtung! Zu niedriger Reifendruck ist eine der Hauptursachen geplatzter Reifen.



Richtig



Falsch



Falsch

Richtig

Wichtig:

Wenn am Kai Auflieger mit schlechten oder glatten Reifen zum Verschiffen abgekoppelt werden und auf Grund dessen Anfahrt- oder Reparaturkosten anfallen, sehen wir uns gezwungen, diese Kosten nach der Verschiffung in Rechnung zu stellen. Dies gilt auch für Mängel am Auflieger, die vor dem Verschiffen hätten behoben werden können.

Radbolzen

Die Radbolzen müssen vor der Abfahrt sowie alle 200 km stets kreuzweise angezogen werden (Anzugsmoment 65 kg/m). Dies verhindert Ausfälle durch Beschädigungen der Nabe, der Radbolzen und der Felge. Sie dürfen keinesfalls davon ausgehen, dass Ihr Kollege sie auf der vorigen Fahrt angezogen hat!

Licht- und Luftanschluss

Beleuchtungsprobleme an der Zugmaschine werden sich auch auf den Auflieger auswirken. Achten Sie darauf, dass Ihr Verbindungskabel regelmäßig überprüft wird. Sie dürfen die Fahrt keinesfalls antreten, wenn am Auflieger eine Luftleckage festzustellen ist. Setzen Sie sich in diesem Fall direkt mit der Flottenkontrolle in Verbindung. Leckagen der Kupplungsköpfe (Luftanschlüsse) lassen sich durch neue Gummidichtungen beheben. Leckagen des Fahrwerks wirken sich auf die Bremsen und die Luftfederung aus und können gravierende Folgen haben.

Handbremse

Die Handbremse müssen Sie auf der rechten Seite mit der Kurbel vollständig lösen. Der blaue Entriegelungsknopf auf der linken Seite in Höhe der Aufliegerstützen muss vor Beginn der Fahrt vollständig gelöst sein (die blaue Taste kann hängen bleiben).

Fahrstand

Achten Sie darauf, dass der Auflieger im richtigen Fahrstand steht. Sie tragen die Verantwortung, falls die Kombination zu hoch sein sollte. Ein zu niedriger Stand kann Schäden an Bälgen oder Reifen verursachen.

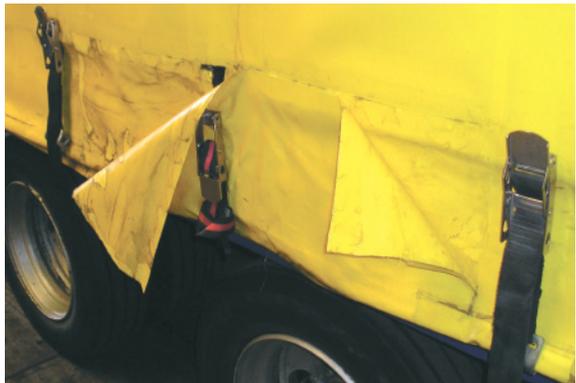
Aufliegerstütze vorn und hinten

Alle unsere Auflieger sind auf der Frontseite mit einer Kurbel versehen (verschweißt). Sollte diese nicht vorhanden sein, müssen Sie die Kurbel aus Ihrer eigenen Ausrüstung verwenden. Am Heck befindet sich keine Kurbel. Die vorderen Stützen müssen stets vollständig herausgedreht werden, und die hinteren Stützen sind vor Fahrtbeginn auf ihre einwandfreie Funktion zu überprüfen. Weitere Angaben zur Benutzung der Heckstützen finden Sie auf dem Aufkleber am Randprofil.

Achtung! Nicht in den Drehzirkel der Aufliegerstützen kommen und die Turbotaste erst nach dem Kippen betätigen.

An- und Abkoppeln von Mietaufliegern

Es ist äußerst wichtig, dass Sie Mietauflieger beim Abholen (oder Abliefern) zusammen mit dem Depotpersonal gründlich kontrollieren. Überprüfen Sie stets alle Angaben im Formular und stellen Sie sicher, dass sie mit Ihren Wahrnehmungen übereinstimmen. Sollten Sie den notierten Anmerkungen nicht zustimmen, sorgen Sie dafür, dass sie vom





Personal korrigiert werden oder dass die wahre Situation mit einer Digitalkamera festgehalten wird. Achten Sie vor allem auf eventuell verzogene Längsträger, Rungen, Bretter, auf das Chassis, mangelhafte Reparaturen der Plane und andere Defekte. Bei der Rückgabe können solche Mängel zu hohen und mitunter unnötigen Kosten führen. Bei seiner Rückgabe haben Sie den Mietauflieger ordentlich aufgeräumt und gefegt abzuliefern.

Umkoppeln bei Olof-MTT-Kunden

Bei den Kunden ist beim Umkoppeln leerer Auflieger darauf zu achten, dass sie möglichst komplett abgeliefert werden. Dies bedeutet, dass alle holzbretter und Spannurte vorhanden sein müssen und dass der Auflieger innen trocken und sauber sein muss, so dass er wieder beladen werden kann. Sollte der Auflieger nicht ordnungsgemäß abgeliefert und danach trotz der Mängel beladen worden sein, gelten alle Haftungsbedingungen des CMR.



Richtig



Falsch

Wir werden in zunehmendem Maße mit der nicht ausreichend seefesten Befestigung dieser Ladungen konfrontiert, so dass wir die Spediteure/ Fahrer nochmals darauf aufmerksam machen, dass die nachfolgenden Instruktionen zu befolgen sind.



Richtig



Falsch

- Vor der Abfahrt zu den Ladestellen müssen Sie sicherstellen, dass der **Trailer sauber, trocken und komplett mit holzbretter ausgerüstet ist**. Eventuell fehlende holzbretter werden an der Ladeanschrift vom Kunden ergänzt und uns in Rechnung gestellt. Diese Kosten werden dementsprechend an Sie weitergeben.
- Der Fahrer hat beim Beladen der Waren zugegen zu sein und darauf zu achten, dass Ladung und Verpackung auf ordnungsgemäße Weise geladen werden.
- Sollte der Fahrer der Art und Weise der Beladung oder Befestigung nicht zustimmen, hat er dies der Planungsabteilung und/oder der Flottenkontrolle von Olof-mtt zu melden.
- Nach dem Laden sind die Trailer zu versiegeln und ist die Siegelnummer im CMR-Frachtbrief einzutragen.

BEFESTIGUNG VON WEIßWARENLADUNGEN

- An den Ladestellen, an denen Trailer umgekoppelt werden müssen, hat der Fahrer darauf zu achten, dass die Ladung seefest verstaut und ausreichend befestigt ist. Zugleich ist im CMR-Frachtbrief der Vermerk „**Shippers Load Stow and Count**“ einzutragen.
- Beim An-/Abkoppeln der Trailer haben Sie einen Olof-mtt-Zustandsbericht anzufertigen, den Sie uns anschließend zukommen lassen.
- Falls der Fahrer bei direkten Verladungen der Ansicht ist, dass er die Ladung nicht ordnungsgemäß kontrollieren und befestigen konnte, hat er in Feld 18 des CMR-Frachtbriefs eine entsprechende Eintragung auf Englisch („**Shippers Load Stow and Count**“) vorzunehmen und den Grund, warum dies von ihm nicht kontrolliert werden konnte, anzugeben.
- Dem CMR-Vertrag entsprechend trägt der Spediteur nach dem Ankoppeln des Trailers die volle Verantwortung.

Wie bereits angegeben, verfügt Olof-MTT über Megatrailer mit Gleitplane und Hubdach.

Von ihnen gibt es Modelle mit und ohne Schiebedach. Hier folgen einige Instruktionen für die Verwendung.

Bedienung des Hubdachs

Unsere Megatrailer sind ausnahmslos mit einem Hubdach ausgerüstet. Durch Anheben des Hubdachs mit Hilfe eines Hebelantriebs kann die Ladung einfacher geladen bzw. gelöscht werden.

Die Plane muss von vorn bis hinten vollständig vom Randprofil gelöst sein. Die Führungsstange muss zum Entriegeln mit dem Handgriff 3 cm angehoben werden. Nun kann der Hebel gelöst und nach vorne geschoben werden. Daraufhin steigt das Dach um 20 cm. Sichern Sie den Hebel mit einem Sicherungsstift. Um zu verhindern, dass es bei schlechtem Wetter in den Auflieger hineinregnet, können Sie jedes zweite Spannband seitlich am Randprofil befestigen.

Um ein Durchbiegen des Dachs zu verhindern, darf beim seitlichen Laden und Löschen des Aufliegers immer nur eine Runge gleichzeitig entfernt werden.

Achtung! Achten Sie darauf, dass vor dem Kippen der Rungen sichergestellt ist, dass der Sicherungsbolzen befestigt ist, um ein Herausfallen der Runge mit allen negativen Folgen eines solchen Falls zu vermeiden.



Bedienung des Schiebedachs

Vor dem Öffnen des Schiebedachs müssen stets zuerst die linke und rechte Seite des Aufliegers gelöst werden, um das Dach zu entspannen. Sobald beide Spannriemen (Halteriemen) am hinteren Teil der Umschlagklappe vollständig geöffnet sind, kann das Schiebedach auf die Innenseite mit einem Drahtseil entriegelt und das Dach mit der dazugehörigen Zugstange aufgeschoben werden. Diese Stange ist im Normalfall am rechten hinteren Pfosten befestigt und muss nach der Benutzung des Hubdachs wieder dort gesichert werden. Der hintere Teil der Umschlagklappe kann hängen bleiben und, sobald es ganz geöffnet ist, auf das Dach geworfen werden, um ein Einschließen der Dachplane beim Öffnen zu verhindern.

Achtung!

Um das Dach gängig zu machen, keinesfalls Kriechöl oder andere Schmiermittel in die Längsträger spritzen. Dies hilft zwar kurzfristig, aber zieht auch viel Schmutz an, wodurch das Dach auf lange Sicht nicht mehr benutzt werden kann. Keinesfalls einen Hammer verwenden, wenn das Dach eingeklemmt ist; in diesem Fall vorsichtig zu Werke gehen. Versuchen Sie, das Dach so weit wie möglich von der Mitte aus aufzuziehen. Dies verhindert Grate in den Längsträgern.

Wichtig!

Beim Löschen der Güter über das Dach ist darauf zu achten, dass sich die Ladung beim Anheben nicht mehr unter dem Dach befindet! Damit verhindern Sie Beschädigungen des Dachs und der Ladung.

Keinesfalls die Dächer betreten!

Nur bei unseren Megatrailern mit Schiebedach können die Frachten über das Dach geladen werden. Ein Schiebedach bietet Ihnen und Ihren Kollegen großen Komfort und wird Ihnen bei korrekter Benutzung und Wartung viele Jahre Freude bereiten. Defekte und/oder Beschädigungen sind der Flottenkontrolle zu melden.



Olof-MTT wird mit allen Kräften versuchen, die Verwendung unserer Auflieger so weit wie möglich zu unterstützen und sie in einem einwandfreien Zustand zu halten. Dafür tragen aber auch Sie als Fahrer Verantwortung.

Alle Arbeiten, die mit dem Auflieger verrichtet werden, müssen ordnungsgemäß und kontrolliert ausgeführt werden. Sollte der Auflieger Mängel, Defekte, mangelhafte Wartung (Verschleiß) oder Beschädigungen aufweisen, können wir dagegen nur dann etwas unternehmen, wenn sie uns gemeldet werden. Jede Meldung wird bei uns registriert.

Hinterlassen Sie Ihrem Kollegen einen bedienungsfreundlichen Auflieger.

Anmerkungen und Kommentare stoßen stets auf offene Ohren und werden bei Olof-MTT mit den zuständigen Personen erörtert. Verbesserungen finden immer unsere Unterstützung.

Es ist nicht erlaubt, auf eigene Initiative eine Pannenhilfe einzuschalten.

Es ist nicht erlaubt, den Trailer auf eigene Initiative zu reparieren.

Wenn Sie an einem Unfall beteiligt sind, sind Sie neben dem Ausfüllen der Schadenmeldung auch verpflichtet, sich direkt mit Olof-MTT in Verbindung zu setzen.

Die Weiterleitung dieser Meldung enthebt Sie nicht von Ihrer Pflicht, für eine ordnungsgemäße und vollständige Abwicklung des Unfalls zu sorgen, weil Sie unterwegs immer noch selbst die Verantwortung tragen. Auch bei verrutschter, umgestürzter oder aus dem Trailer gefallener Ladung gilt die oben genannte **Meldepflicht**.

Es ist ausdrücklich untersagt, Dritten gegenüber, wie beispielsweise der Presse und/oder Kunden, Meldungen und/oder Erklärungen abzugeben.

Sollte in der Zeit, in der sich der Trailer in Ihrer Verantwortung befunden hat, ein Schaden entstanden sein, haften Sie gemäß CMR in allen Fällen für sämtliche sich daraus ergebenden Kosten, sofern Sie nicht nachweisen können, für den entstandenen Schaden nicht verantwortlich zu sein.

Daher ist es von größter Bedeutung, dass Sie den Auflieger im Voraus auf Beschädigungen kontrollieren, so dass Sie nicht für die Schäden, die Ihr Vorgänger verursacht hat, haftbar gemacht werden können.

Die folgenden Punkte werden für die meisten Fahrer eine Selbstverständlichkeit darstellen, aber wir möchten trotzdem nochmals nachdrücklich darauf hinweisen: Beim Laden und Löschen der Güter sind Sie bei unseren Kunden als Fahrer die Visitenkarte von Olof-MTT, so dass Ihrer Haltung und Professionalität großes Gewicht zukommt.

Bei der Entgegennahme und Ablieferung der Güter sind Sie als Fahrer direkt für die Ladung verantwortlich. Zeigen Sie, dass Sie ein Fachmann sind. In unserem Bestreben, hochwertige Qualität zu liefern, ist es daher wichtig, die folgenden Vorsorgemaßnahmen zu treffen:

- Sorgen Sie stets für eine saubere, trockene und ebene Ladefläche.
- Kontrollieren Sie den Auflieger vor dem Laden sorgfältig auf Beschädigungen oder Verschleiß.
- Nehmen Sie die zu transportierende Ladung und den Zustand der Verpackung vor dem Laden genau in Augenschein.
- Überprüfen Sie den Zustand der Ladung.
- Sorgen Sie dafür, dass das Beladen auf korrekte Weise erfolgt.
- Beim Laden und Löschen müssen Sie stets zugegen sein..
- Kontrollieren Sie die Zahl der Colli und Paletten. Zählen!
- Beachten Sie eventuelle Sonderinstruktionen im Frachtbrief.
- Seien Sie besonders aufmerksam bei empfindlichen Ladungen.
- Die Ladung ist stets mit Spannbändern und Keilen zu befestigen
Zwischenräume sind stets aufzufüllen.
- Passen Sie Ihr Fahrverhalten an die transportierte Ladung an.
- Überprüfen Sie die Ladung bei jedem Stopp / bei jeder Ruhepause.

Sollten Sie beim Laden oder Löschen Beschädigungen oder Mängel feststellen, müssen sie dies direkt der Planung melden und die Instruktionen befolgen. Machen Sie Fotos von den Schäden! Bei einer Schadensfeststellung keine Haftung übernehmen.

Sollte es nicht möglich sein, beim Laden oder Löschen anwesend zu sein, haben Sie dies im CMR-Frachtbrief mit dem Eintrag „Inhalt oder Zahl der Colli nicht überprüfbar“ anzugeben (siehe folgendes Kapitel).

Befestigen der Ladung:

Nach der Entgegennahme der Güter tragen Sie die Verantwortung für das zuverlässige Befestigen der Ladung. Wenn die Ladung Ihrer Ansicht nach nicht auf korrekte Weise befestigt ist oder nicht genug Möglichkeiten zur Sicherung der Ladung verwendet wurden, können Sie dies unter Punkt 18 im CMR-Frachtbrief angeben. Darüber hinaus ist dies direkt unserer Planung zu melden. Vorschläge zum zuverlässigen Befestigen der Ladung sind stets willkommen.



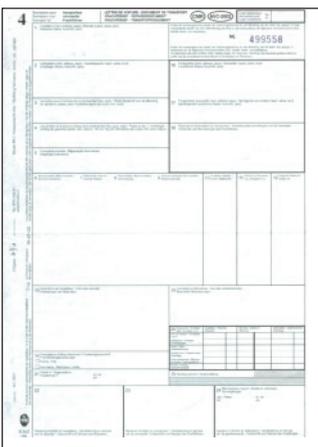
Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR)

Nicht nur während, sondern auch nach dem Transport ist der CMR-Frachtbrief ein äußerst wichtiges Dokument. Bei allen Transporten muss ein deutlich lesbarer und korrekt ausgefüllter CMR-Frachtbrief vorhanden sein.

Achtung! In Feld 5 ist stets der tatsächliche Frachtführer (Spediteur) einzutragen. Olof-MTT ist niemals der tatsächliche Frachtführer und kann daher hier nicht genannt werden.

Wenn Ihnen nicht gestattet wird, beim Beladen des Aufliegers anwesend zu sein oder wenn Sie nicht imstande sind, die Zahl der Güter oder ihren Zustand zu kontrollieren, vermelden Sie dies im CMR-Frachtbrief stets in Feld 18 als „unchecked load“ (ungeprüfte Ladung), zusammen mit dem Grund, warum Sie nicht anwesend sein konnten / durften.

Alle Eigentümlichkeiten beim Laden oder Löschen sind im CMR-Frachtbrief einzutragen.



The image shows a sample CMR bill of lading form. It is a complex document with multiple sections and fields. The number '4' is visible in the top left corner. The form includes fields for consignor, consignee, carrier, and other parties. A specific reference number '49558' is printed in the upper right section. The form is designed to capture detailed information about the goods being transported, including their description, quantity, and any special handling instructions.

Eventuelle Anmerkungen, die beim Laden oder Löschen vom Kunden im CMR-Frachtbrief eingetragen werden, sind direkt der Planung zu melden.

Wichtig

Eine Diskrepanz zwischen dem CMR-Frachtbrief und den Ladungsangaben an der Entladestelle hinsichtlich der transportierten Güter kann zu Ersatzforderungen führen, für die der Spediteur haftet.

Verteilung der verschiedenen Exemplare des CMR-Frachtbriefs

Blatt 1 (rot) ist für den Absender.

Blatt 2 (blau) ist für den Empfänger.

Blatt 3 (grün) ist für Olof-MTT.

Blatt 4 (schwarz) ist für den Spediteur.

Falls nötig, können Sie natürlich jederzeit zusätzliche Kopien anfertigen.

Alle unterzeichneten Exemplare des CMR-Frachtbriefs sowie das Inspektionsformular von Olof-MTT (siehe Kapitel „Ankoppeln/ Abkoppeln“) des ausgeführten Transports sind innerhalb **1 Woche** per Post zu verschicken.

Werden auf einer Tour mehrere Lade-/Entladeadressen angefahren, müssen Sie im Besitz mehrerer CMR-Frachtbriefe sein (einen für jede Lade-/Entladestation).

Es ist nicht gestattet, mehrere CMR-Frachtbriefe zurückzuhalten.

Zolldokumente

Die Zollformalitäten (Ausfüllen der Zolldokumente) fallen in die Verantwortung des Spediteurs/Fahrers. Dabei ist darauf zu achten, dass im CMR-Frachtbrief stets angegeben wird, wo das Dokument ausgestellt wurde, und dass der CMR-Frachtbrief vom Zoll oder vom Grenzspediteur abgestempelt wird.

Versiegeln

Jeder Transport muss mit einem Siegelband und einem Siegel versehen sein. Diese Siegel sind auf Anfrage bei Olof-MTT erhältlich.

Ein Diebstahl des Lkws und der Ladung kann dem Transportunternehmen und dem Absender/Empfänger der Ladung große Schäden verursachen. Neben dem Verlust des Lkws/der Zugkombination und/oder der Ladung selbst ist es eine schwere Belastung; vor allem, wenn der Diebstahl im Ausland stattgefunden hat.

Versicherer ergreifen mehr und mehr Vorsorgemaßnahmen zur Verhinderung von Diebstählen. Daher ist es äußerst wichtig, stets die folgenden Punkte zu beachten.

- Machen Sie Unbekannten gegenüber keinerlei Angaben über Art, Wert oder Bestimmung der Ladung.
- Benutzen Sie so weit wie möglich Autobahnen.
- Keinesfalls Anhalter(innen) mitnehmen.
- Dokumente während der Fahrt in einem Safe verschließen.
- Stellen Sie den Wagen bei einer kurzen Fahrtunterbrechung möglichst so ab, dass Sie ihn im Blick haben. Dabei ist er stets abzuschließen und die Alarmanlage einzuschalten.
- Vermeiden Sie es, die Fahrzeugkombination am Wochenende unbewacht abzustellen, vor allem, wenn das Fahrzeug beladen ist.
- Parken Sie so, dass es nicht möglich ist, direkt wegzufahren oder den Lkw schnell zu entladen.
- Parken Sie keinesfalls an abgelegenen Orten.
- Schalten Sie beim Verlassen die Alarmanlage auf B3, und schließen Sie das Fahrerhaus stets ab (der alte Betriebsstatus BV3 hat ab Juli 2004 den Code B3).
- Bleiben Sie während des gesamten Ladevorgangs beim Fahrzeug, und kontrollieren Sie, ob die im Frachtbrief genannte Ladung tatsächlich geladen wird.

Vorgehen bei Diebstahl oder Überfall

- Bewahren Sie die Ruhe.
- Achten Sie auf besondere Merkmale der Täter, das Kennzeichen ihres Fahrzeugs und andere Auffälligkeiten.
- Überprüfen Sie, was aus dem Wagen gestohlen wurde, aber achten Sie dabei darauf, keine Spuren zu verwischen.
- Alarmieren Sie direkt die Polizei vor Ort und machen Sie den Beamten die erforderlichen Angaben.
 - Passnummer.
 - Marke und Modell des Lkws.
 - Fahrzeugkennzeichen.
 - Flottennummer des Aufliegers.
 - Art der Ladung.
 - Tatort.
 - Zeitpunkt des Diebstahls.
 - Was Sie neben der Ladung noch vermissen.
- Alle Informationen, die das Wiederfinden des Fahrzeugs/der Ladung beschleunigen können.
- Setzen Sie sich mit Ihrem Arbeitgeber oder Auftraggeber und im Ausland mit der niederländischen Botschaft oder dem niederländischen Konsulat in Verbindung.

Der Spediteur muss eine Warentransport- sowie eine Betriebshaftpflicht-versicherung mit ausreichender Deckung von Schäden am Auflieger und an den Gütern abgeschlossen haben. Der Spediteur hat Olof-MTT die Zahlung der Versicherungsprämie zu belegen.

Hinsichtlich von Alarmanlagen in der Zugmaschine legen Versicherer bei der Risikobeurteilung verschiedene Schutzklassen (BVs) zugrunde. Zum 01.07.2004 wurden diese Schutzklassen durch die neuen Klassen B1-B3 ersetzt. Verschiedene Versicherer verlangen, dass beim Transport wertvoller Ladungen das Zugfahrzeug über eine Wegfahrsperrung Typ B3 (früher BV 3) verfügt.

Allen hat bewusst zu sein, dass neben dem Schaden, dem Betriebsausfall und den Reparaturkosten auch noch ein unglaublicher Verwaltungs- und Bearbeitungsaufwand in Bezug auf Versicherungen, Haftungs- und Schuldfragen und Selbstbehalt bis hin zu Vorladungen entstehen kann.

Saubere und repräsentative Fahrzeuge sind in jeder Hinsicht von großer Bedeutung. Im Allgemeinen werden unsere Auflieger daher auch regelmäßig am Kai in England gewaschen. Gegebenenfalls können sie auch auf eigene Initiative hin in anderen Waschanlagen gewaschen werden.

Setzen Sie Olof-MTT davon in Kenntnis, wo und wann Sie einen Auflieger waschen lassen wollen, so dass wir Ihnen einen unserer Stützpunkte in Ihrer Nähe nennen und diesen informieren können.



Telefon- / Faxnummern der Planung / Flottenkontrolle

Olof-MTT-Inspektionsformular

Blanko CMR-Frachtbrief

Muster einer nochmaligen Nachprüfung (Recheck) Dartline /
Cobelfret / Stena

Olof-MTT – Durchwahlnummern:

Planung Allgemein Tel 0031- (0) 168353320

Planung England Tel 0031- (0) 168353321

Planung Kontinent Tel 0031- (0) 168353322

Planung Allgemein Fax 0031- (0) 168353325

Flottenkontrolle Tel 0031- (0) 168353324

Fax 0031- (0) 168353328

Verwaltung Tel 0031- (0) 168353326

Verkauf Tel 0031- (0) 168353327



501657

Dart Line Limited
Thames Europort
Crossways Dartford
Kent DA2 6QB
Office: +44 (0) 1322 281122
Fax: +44 (0) 1322 281133

06430

RECHECK**WITHOUT PREJUDICE TO LIABILITY**

Date: 28-08-2004

Time: 10¹⁵

Unit: OLOF 3092

Shipping details:

D.V 27.08-2004 2000

REMARKS PORT OF ARRIVAL

(Notice of damage does not constitute an admission of liability)

Damage left hand side

Photo taken

Checker ID:

Collecting driver:

All vehicles or contents are carried subject to conditions of carriage of Dart Line Ltd, as printed overleaf, and all business of their agents is handled subject to the standard trading conditions of respective agents for the time being in force copies of which are available on request.

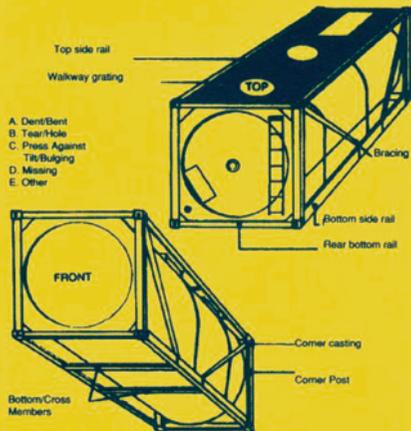
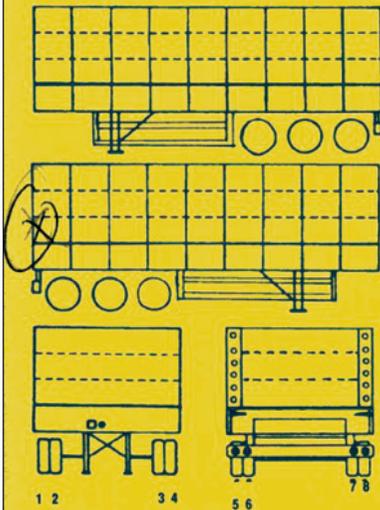
DART LINE REGISTERED OFFICES (A subsidiary company of Jacobs Holdings PLC):

Cliver Boulevard, Crossways Business Park, Thames Europort, Dartford, Kent DA2 6QB Company Registration No. 365158

Recheck Dartline

COBELFRET RECHECK REPORT

VESSEL	438 L/ROSS	TRAILER CONTAINER	olof 3058	TILT - BOX - FLAT
PORT	Pure	EMPTY	LOADED	
DATE	9-9-04	SEAL		



- A. Dent/Bent
- B. Tear/Hole
- C. Press Against
- D. Tilt/Bulging
- E. Missing
- F. Other

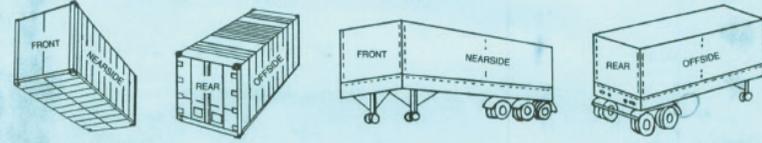
Damage / Loss CURTAW RESTRAINT BENT + TILT TORN
O/S/REAR

Remarks

Signed / Checker Ab Haulier SPR

Signed / Driver Reg. No.

All claims are subject to our Trading Terms and Conditions.

HUMBER TERMINAL	Ports	Port of East Anglia North Lincolnshire DN40 3JP	HST Note No.				
SHIP'S NAME ARRIVAL DATE		UNIT No. <u>CLDF 3014</u> PORT					
CONTAINER	20' <input type="checkbox"/>	30' <input type="checkbox"/>	40' <input type="checkbox"/>	TRAILER	12M <input type="checkbox"/>	13.5M <input checked="" type="checkbox"/>	
TANKTAINER	20' <input type="checkbox"/>	30' <input type="checkbox"/>	40' <input type="checkbox"/>	OTHER	<input type="checkbox"/>		
EMPTY	<input type="checkbox"/>		LOADED	<input checked="" type="checkbox"/>			MARK X IN APPLICABLE BOXES
CONTENTS		BILL OF LADING					
HAZARDOUS CARGO: DECLARED IMCO CLASS		SEAL No.					
CARGO WEIGHT	TARE WEIGHT	GROSS WEIGHT					
CONDITION COMMENTS							
							
COVER	TORN	DESCRIPTION: OTHER DAMAGE:					
TIR-WIRE	DAMAGED/MISSING						
EYELETS	DAMAGED/MISSING						
COVER	NOT PROPERLY LACED						
DOORS	NOT PROPERLY CLOSED/LOCKED						
SUPERSTRUCTURE	DAMAGED						
BOARDS: HEAD/TAIL/SIDE	DAMAGED						
LANDING LEG	BENT/BROKEN/MISSING						
LANDING LEG STAY	BENT/BROKEN/MISSING						
LANDING LEG WHEELS/FEET	DAMAGED/MISSING						
BUMPER BAR	DAMAGED/MISSING						
TYRES (INSIDE AREAS UNEXAMINED)	DAMAGED/FLAT	0/5 TIRE FLAT TYRE DAMAGED.					
MUDGUARDS/MUDFLAPS	DAMAGED/MISSING						
FRAME	DAMAGED						
LIGHTS	DAMAGED/MISSING						
MARKER LIGHTS	DAMAGED/MISSING						
THE ABOVE REMARKS ARE NOTED ONLY AS FAR AS ASCERTAINED BY REASONABLE MEANS OF CHECKING							
DELIVERY DETAILS							
HAULIER	<u>VAN VLIET MATERIAL TRANSPORT</u>		MOTOR No.	<u>DF-SB-77</u>			
DATE	<u>3-5-04</u>		DRIVER'S SIGNATURE				
NOTE: DAMAGE NOTED ON THIS FORM DOES NOT IMPLY ANY ACCEPTANCE OF RESPONSIBILITY ON BEHALF OF HUMBER SEA TERMINAL LTD ALL WORK IS UNDERTAKEN SUBJECT TO HUMBER SEA TERMINAL LTD GENERAL TRADING TERMS & OPERATING CONDITIONS.							
HST 2	GREEN-OFFICE	WHITE-EXT COPY	PINK-AGENT	BLUE-DRIVER			

Recheck Stena

