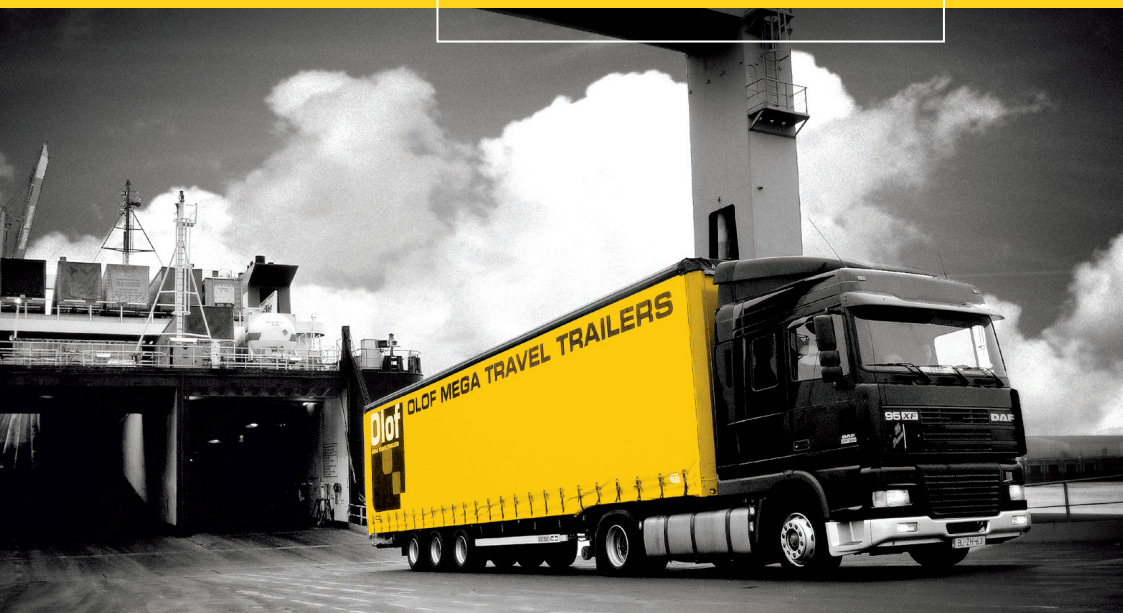




Handleiding vervoerder

De inhoud van dit document geeft de eisen weer die wij als bedrijf verlangen van onze vervoerders die opdrachten voor Olof-MTT te Klundert uitvoeren.





1.450 TOEREN PER MINUUT 5 X PER WEEK 80 KM PER UUR

U besteedt maximale zorg aan uw product. Dan is het logisch dat het transport ervan evenveel aandacht krijgt. Dat is het uitgangspunt van Olof-mtt. Al naar gelang de markt en de afnemers betekent dit dat er specifieke eisen worden gesteld aan het vervoer. Voorwaarden die we samen met u in kaart brengen en vertalen in een doeltreffende aanpak. Een effectieve strategie die we vervolgens nauwgezet uitvoeren. Tot in de verste uithoeken van het continent.

Op deze manier bezorgen we met onze 215 megatrailers van 100 m3 per stuk dagelijks vrachten in heel Europa en rijden we af en aan op Groot-Brittannië en Ierland. Zowel deelpartijen als complete ladingen, begeleid en onbegeleid.

Een prachtig aanbod, maar in de wereld van het vrachtvervoer valt Olof-MTT vooral op door het voortdurende streven naar innovatieve oplossingen. Goederentransport is meer dan laden en lossen. Daarom zoeken we niet alleen naar snelle, veilige en tolvrije routes, maar met name naar mogelijkheden om de logistieke distributie van onze klanten te optimaliseren. Vooruitstrevend en betrokken, dat is Olof-MTT.

Internationaal transport met grenzeloze toewijding



INHOUDSOPGAVE

VOORWOORD	3
RICHTLIJNEN UITRUSTING TREKKERS EN VEILIGHEID	4
VEILIGHEID	6
INSTRUCTIES AAN / AFKOPPELEN OPLEGGERS	8
WITGOED INSTRUCTIES	16
TECHNISCHE INSTRUCTIES / GEBRUIK OPLEGGERS	18
PECHSERVICE ONDERHOUD / REPARATIE	21
SCHADE LADING / OPLEGGER	23
LADEN EN LOSSEN	24
CMR VRACHTBRIEVEN ALGEMEEN	26
DIEFSTAL PREVENTIE / VERZEKERING	28
VERZEKERING	30
WASSEN MATERIAAL	31
BIJLAGEN	32

U besteedt maximale zorg aan uw product. Dan is het logisch dat het transport ervan evenveel aandacht krijgt. Dat is het uitgangspunt van Olof-MTT. Al naar gelang de markt en de afnemers betekent dit dat er specifieke eisen worden gesteld aan het vervoer. Voorwaarden die we samen met u in kaart brengen en vertalen in een doeltreffende aanpak. Een effectieve strategie die we vervolgens nauwgezet uitvoeren. Tot in de verste uithoeken van het continent.

Op deze manier bezorgen wij met onze 215 megatrailers van 100 m3 per stuk dagelijks vrachten in heel Europa en rijden we af en aan op Groot-Brittannië en Ierland. Zowel deelpartijen als complete ladingen, begeleid en onbegeleid.

Een prachtig aanbod, maar in de wereld van het vrachtvervoer valt Olof-MTT vooral op door het voortdurende streven naar innovatieve oplossingen. Goederentransport is meer dan laden en lossen. Daarom zoeken we niet alleen naar snelle, veilige en tolvrije routes, maar met name naar mogelijkheden om de logistieke distributie van onze klanten te optimaliseren. Vooruitstrevend en betrokken, dat is Olof-MTT.

Olof-MTT te Klundert rijdt hoofdzakelijk met Mega opleggers. Deze opleggers hebben een maximale interne hoogte van 2.98 meter. Het is een vereiste in Europa dat deze opleggers getrokken worden door een trekkend voertuig met een maximale schotelhoogte van 95 cm.

Het chassis moet voldoen aan de wettelijke eisen om een mega of een standaard oplegger van 13.60 meter te trekken en heeft te voldoen aan een geldige APK van het land van registratie.

Verder eist Olof-MTT dat bij het trekkend voertuig de volgende benodigheden aanwezig zullen zijn.

- Alle officiële papieren om de opdracht uit te voeren.
- Extra set CMR's.
- Olof-MTT inspectieformulier.
- Foto camera.
- Zegels c.q loodjes en zegellijn.
- Rol tape voor kleine reparaties.
- Extra set luchthandjes / rubbers / duomatic aansluiting.
- Steunpoot slinger (lang).
- Set rubbolight kapjes incl. extra set bolletjes dubbel polig.
- Twee oranje gevarenborden.
- Lichtbak met eurostekker incl. verlengkabel van 17 meter.
- 5 Span sets – band plus ratel.
- 2 Wielkeggen.
- Wielmoer-moment sleutel 32-33 mm.
- 1 Bezem en Ladder.
- Poeder blusser 6 kg, 2 kg.
- ADR calamiteiten uitrusting, zie hoofdstuk veiligheid.
- Voertuig dient over een dodehoekspiegel te beschikken.
- Handleiding Olof-MTT.

Een goed alarm systeem heeft bepaalde beveiligingsklassen en is een vereiste. Hierover meer in het hoofdstuk Diefstal preventie / Verzekering.

LKW MAUT

De chauffeur is namens de vervoerder (zijn werkgever) verantwoordelijk voor de juiste betaling van alle eventuele tolgelden.

Persoonlijke bescherming is een vereiste, niet alleen bij het vervoeren van gevaarlijke stoffen maar in het algemeen.

Bij het laden van ADR goederen dient de chauffeur zich te houden aan de wettelijke voorschriften en in bezit te zijn van de volgende persoonlijke beschermingsmiddelen:

- Het voertuig moet vooraan en achteraan een oranje kleurig waarschuwingbord dragen, voorzien van een zwart bord 40x30 cm.
- Tijdens calamiteiten dienen twee waarschuwingstekens, pilonnen of driehoeken, twee oranje knipperlichten die onafhankelijk werken van de elektrische installatie van het voertuig.
- Explosieveilige zaklamp.
- Set wielkeggen.
- Veiligheidshelm.
- Ruimzicht bril.
- Oogspoel set.
- ABEK gasfilter.
- Gelaat scherm.
- Zuurbestendige handschoenen.
- Opvallend gekleurde pvc / polyester overal.
- Oranje verkeersvest.
- Veiligheidsschoenen of laarzen.
- Afzetlint.
- EHBO kit B.
- 2 en 6 kg poederblusser ABC klasse.

Aanvullende eisen

- Brandblussers moeten verzegeld en een geldig keuringscertificaat conform NEN 2559 hebben.
- De brandblusser van 2 kg moet in de cabine onder handbereik van de chauffeur zijn.
- De brandblusser van 6 kg dient zichtbaar op het chassis van het voertuig te zijn bevestigd.

Let op!!

Indien u bij een chemisch bedrijf goederen gaat laden of lossen zijn een aantal van bovengenoemde beschermingsmiddelen verplicht. Denk aan uw eigen veiligheid maar ook aan die van anderen. Zorg dat u zich altijd aan de regels van de bedrijfsterreinen houdt waar u zich op bevind. Het roken en het gebruik van verboden middelen en alcohol bij klanten op terrein / loods is ten strengste verboden.



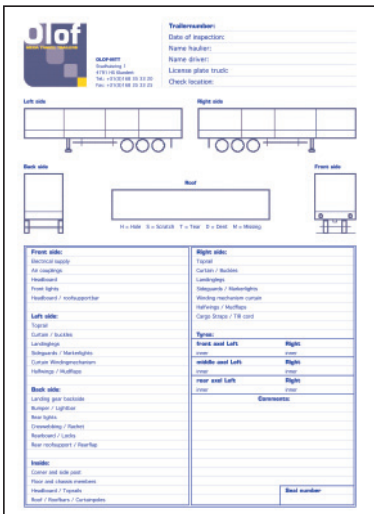
Olof-MTT verwacht van zijn vervoerders dat voor het aankoppelen, onze oplegger **altijd** volledig gecontroleerd en geïnspecteerd wordt volgens het Olof-MTT inspectieformulier.

Dit formulier zal door elke chauffeur naar waarheid moeten worden ingevuld en wordt samen met de CMR opgestuurd naar Olof-MTT. Bij een opvolgend transport zullen er dus altijd **twee** inspectieformulieren bij de CMR toegevoegd zijn.

Hierdoor krijgen alle partijen een duidelijke controle en vergelijk van de conditie van het voertuig en zullen bij schade, manco's en of verzuim altijd de verantwoordelijke partijen worden aangeschreven.

Het inspectie formulier is als volgt opgesteld:

Rechtsboven zult u de belangrijkste gegevens zo volledig mogelijk moeten invullen. Op de tekening kunt u al uw bemerkingen en gebreken aantekenen. Het overzicht onderaan helpt u om op de belangrijkste items te letten. Achter de benamingen kunt u eventueel ook uw op of aanmerkingen kwijt. Zie kopie van het inspectie rapport bij de bijlagen.



The image shows a detailed inspection form for Olof-MTT. It includes a header with the Olof logo and contact information. The form is divided into several sections:

- Trailerspecifiek:** Fields for Date of inspection, Name chauffeur, Name driver, License plate traffic, and Check location.
- Diagrams:** Top-down views of the left and right sides of a trailer, and a side view showing height (H), width (S), total length (T), axle distance (D), and mass (M).
- Front side:** Checklist for electrical supply, air conditioning, headlights, front lights, and headlamps / foglamps.
- Left side:** Checklist for liquid, curtains / awnings, landing gear, suspension, and hitching / coupling.
- Back side:** Checklist for landing gear, bumper / lightbar, rear lights, dimming lights, rearview / lamps, and rear hitching / landing gear.
- Right side:** Checklist for liquid, curtains / awnings, landing gear, suspension, hitching / coupling, and cargo door / lift gate.
- Other sections:** Tyres, Brake and Leds, Middle and Leds, Rear and Leds, and a Comments section.
- Footer:** A field for the Trailer number.

Zie bijlagen

INSTRUCTIES AAN / AFKOPPELEN OPLEGGERS

Belangrijk

Indien er schade wordt geconstateerd bij het aankoppelen op de kade zal er **altijd**, buiten dit formulier een **re-check** gemaakt moeten worden door het kade personeel. Als blijkt dat deze schade niet tijdens de verscheping is ontstaan zal het kade personeel u hiervan een vrijstelling moeten overhandigen.

Chauffeurs zijn mede verantwoordelijk voor het verhalen van schade bij de verantwoordelijke partij.

5467

RECHECK 06430

Without Prejudice to Liability

Date: 28-08-2004 Time: 10:15

Ref: CAOF 3092

Shipping Ref: B.V. 27.08.2004 2000

REMARKS POINT OF ARRIVAL

Number of damage does not exceed an amount of liability

Damage left hand side

Photo taken

Driver # [Signature] Controlling Agent [Signature]

all parties to contract are advised under a condition of carriage of their own city, jurisdiction, and all forms of law apply. A model copy of the standard trading conditions of transport apply for the time being in this contract of work as attached to the contract.

DART USE BLUE STICK GREEN for container company of origin, RED for P&I

COBELFRET RECHECK REPORT

VESSEL: T / VINT	TRAILER CONTAINER: Blue 368	T/LT: 10000000
PORT: PUEB	EMPTY CONTAINER:	
DATE: 9.9.04	SEAL:	

Damage / Loss: CURTAIN REPAIRS FRONT + TAIL TOWS O/S REAR

Remarks:

Signed / Checked: [Signature] Huber S PR

Signed / Driver: [Signature] Reg. No.

All parties are advised to read Trading Terms and Conditions

RECHECK REPORT

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

SHIP No. [] PORT: []

ESTIMATED: 30 40 50 60 70 80 90 100 110 120 130 140 150 160 170 180 190 200

WEIGHT: 20 30 40 50 60 70 80 90 100 110 120 130 140 150 160 170 180 190 200

EMPTY LOADED MARK X IN APPLICABLE BOXES

CONTENTS FULL OF LADING

MANUSCRIPT CHARGE: []

DECLARED WEIGHT: [] TARE: [] GROSS WEIGHT: []

CONDITION COMMENTS

THE ABOVE REMARKS ARE NOTED ONLY AS FAR AS ASCERTAINED BY REASONABLE MEANS OF CHECKING

DELIVERY DETAILS

HAULER: [] DRIVER'S SIGNATURE: []

DATE: 25-04

NOTE: DAMAGE NOTED ON THIS REPORT MAY BE SUBJECT TO ACCEPTANCE OF THE REPORT BY THE SHIPPER OR CONSIGNEE. IT IS THE RESPONSIBILITY OF THE SHIPPER TO CHECK THE CONDITION OF THE CARGO AND TO REPORT ANY DAMAGE TO THE CONSIGNEE IMMEDIATELY.

Zie bijlagen

Versluiten van de oplegger

Voor vertrek behoort de oplegger volledig te worden versloten en zullen de zogenaamde strekriemen aan de achterzijde van de oplegger van boven naar beneden moeten worden dicht gemaakt, alle onderbanden langs de linker en de rechterzijde moeten worden ingestopt zodat er geen bandjes los hangen.

Het naar behoren versluiten voorkomt waterschade aan trailer en lading, wegslaan van los hangende delen en geeft de oplegger een strak en net aanzicht.



Wij willen u er op attent maken dat het niet naar behoren versluiten van de opleggers niet langer wordt getolereerd en u hiervoor kan worden beboet.



Goed



Fout

Voordat u de oplegger aankoppelt en zich op de openbare weg gaat begeven zullen van zelf sprekend ook de volgende punten nagekeken c.q. gecontroleerd moeten worden op werking en conditie .

- Rondom verlichting controleren.
- Aanwezigheid van het registratienummer.
- ABS.
- Lading / binnenzijde oplegger.
- Banden.
- Wielbouten.
- Licht - lucht aansluitingen.
- Handrem.
- Rijstand.
- Steunpoten voor + achter.
- Schade en of manco's.

Wij zullen de laatst genoemde punten stap voor stap nader toelichten om onduidelijkheden en of foutieve benadering te voorkomen.

Rondom verlichting controleren:

Onze opleggers zijn voorzien van Rubbolight. Er zullen lampjes en kapjes gemonteerd moeten worden. **Let op!** dubbelpolige lampen monteren. Mocht u sluiting of ander problemen aan de verlichting van de oplegger constateren, bent u verplicht de lichtbak van uw uitrusting te gebruiken.

Nooit zelf repareren of de bedrading van de oplegger veranderen zonder instructies van Fleet Control .

Aanwezigheid registratienummer:

Sinds 2003 is elke oplegger voorzien van een eigen registratie plaat. Als deze niet aanwezig is, kunt u niet gaan rijden en zal u contact op moeten nemen met Fleet Fontrol.

ABS

Het ABS of EBS zal, wanneer deze aanwezig is op de oplegger, naar behoren moeten werken. Dit is in Engeland zelfs verplicht. Koppel geen opleggers af voor verscheping waar het ABS of EBS niet van werkt maar meldt dit van te voren.

Lading en binnenzijde oplegger

Indien mogelijk zal de lading gecontroleerd moeten worden of deze goed vast staat en niet kan verschuiven. De vervoerder is hiervoor verantwoordelijk. Lever alle goederen af bij de klant en laat geen zool of verpakking achter in de oplegger. Houdt de oplegger schoon en netjes dat werkt voor iedereen een stuk prettiger.

Banden

Een goede controle op de banden voorkomt onnodige stilstand en is zeer belangrijk voor de veiligheid van u en uw medeweggebruikers. Constateert u op de oplegger banden met een profieldikte van minder dan 2 mm moet u dit melden bij Fleet Control zodat deze meteen vervangen kunnen worden bij een bandenleverancier. De druk zal eveneens moeten worden gecontroleerd. Bij twijfel altijd pompen. 9 bar 120 PSI. Dit voorkomt onnodige slijtage.

Let op! Onderdruk is één van de hoofdoorzaken van klapbanden.



Goed



Fout



Fout

Goed

Belangrijk:

Wij zijn genooddaakt om van opleggers die met slechte / gladde banden op de kade worden afgekoppeld voor verscheping de uitrukkosten/ reparatiekosten na verscheping in rekening te brengen. Dit geldt ook voor mankementen aan de oplegger die voor het verschepen voorkomen hadden kunnen worden.

Wielbouten

Wielbouten altijd voor vertrek en na elke 200 km kruislinks aantrekken (aanhaal moment 65 kg/m) Dit voorkomt uitval door schade aan naaf, wielbouten en velg. U mag er nooit vanuit gaan dat uw collega deze de vorige rit heeft nagetrokken!

Licht en Luchtaansluiting

Als uw voertuig verlichtingsproblemen heeft, zullen deze ook voorkomen op de oplegger. Zorg dat uw tussensnoer regelmatig word gecontroleerd. U mag **nooit** gaan rijden als er luchtlekkage aan de oplegger wordt geconstateerd. Neem meteen contact op met Fleet Control. Lekkage aan de luchthandjes kan vaak door nieuwe rubbers verholpen worden. Lekkage aan het onderstel heeft invloed op de remmen, luchtvering en heeft vaak diverse grote gevolgen.

Handrem

Haal de handrem aan de rechterzijde volledig los dmv de zwengel en de blauwe losknop aan de linkerzijde ter hoogte van de steunpoten zal volledig uitgetrokken moeten zijn voor vertrek. (blauwe knop kan blijven hangen)

Rijstand

Zorg dat de oplegger de juiste rijstand heeft, u bent verantwoordelijk indien de combinatie te hoog is. Als de combinatie te laag is veroorzaakt dit schade aan luchtbalgen of banden.

Steunpoten voor + achter

Al onze opleggers zijn aan de voorzijde voorzien van een slinger. Mocht deze niet aanwezig zijn zal deze van uw eigen uitrusting gebruikt moeten worden. De achterzijde is niet voorzien van een slinger. Gelieve de voorsteunen altijd volledig op draaien en de achterste steunen controleren op werking voor vertrek. Verdere uitleg gebruik achtersteunen is aangegeven op de sticker aan het randprofiel.

Let op! kom niet in het draaibereik van de steunpoten en gebruik de turbo knop pas na het kantelen.

Aan en afkoppelen huuropleggers

Het is van groot belang dat bij het uithalen (of inleveren) van huur opleggers deze door u zelf met het depot personeel grondig wordt gecontroleerd. Controleer altijd wat er op het formulier vermeld wordt en of dit overeenkomt met uw bevindingen. Mocht u het niet eens zijn met de genoteerde bemerkingen zorg er dan voor dat het personeel dit corrigeert of dat er digitale foto's worden genomen.

Let vooral op eventuele kromme langsliggers, rongen, borden, chassis, slechte reparaties op zeil en manco's. Dit brengt bij inleveren hoge kosten en soms onnodige kosten met zich mee. Bij inleveren van de huur oplegger dient u deze netjes opgeruimd en uitgeveegd aan te bieden.





Omkoppelen opleggers bij klanten Olof-MTT

Bij het omkoppelen van lege opleggers bij diverse klanten is het van groot belang dat deze zo compleet mogelijk wordt afgeleverd. Dit betekent dat alle planken en spanbanden aanwezig moeten zijn en dat de oplegger aan de binnenzijde droog en schoon is zodat deze kan worden geladen. Mocht de oplegger niet naar behoren worden afgeleverd en is deze toch geladen, dan gelden de CMR condities ten aanzien van de verantwoordelijkheidstelling.



Goed



Fout

Vastzetten van witgoed ladingen

Wij worden in toenemende mate geconfronteerd met het niet goed zeewaardig vastzetten van deze ladingen en de vervoerders/chauffeurs dienen hierbij de navolgende instructies in acht te nemen.



Goed



Fout

- Voordat men afreist naar de laadlocaties dient U erop toe te zien dat de **trailer schoon, droog en volledig met planken is uitgerust**. Eventuele ontbrekende planken worden op het laadadres door de klant aangevuld en bij ons in rekening gebracht. Deze kosten zullen wij dienovereenkomstig aan U doorbelasten.
- De chauffeur moet tijdens het beladen van de goederen aanwezig zijn en erop toe zien dat lading en verpakking op de juiste wijze wordt geladen.
- Mocht de chauffeur het niet eens zijn met de wijze van beladen of vast zetten dan dient hij dat te melden aan de planning en/of Fleet-Control van Olof-MTT.
- Gelieve trailers te verzegelen en de zegelnummer op de CMR te vermelden.
- Op de laadlocaties waar trailers moeten worden omgekoppeld dient

de chauffeur erop toe te zien dat de lading zeewaardig gestuwd is en adequaat is vastgezet. Tevens moet er op de CMR een aantekening worden gemaakt '**Shippers Load Stow and Count**'.

- Bij het aan/afkoppelen van de trailers dient U een Olof-mtt conditie rapport op te maken en deze aan ons doen toekomen.
- Indien de Chauffeur bij rechtstreekse verladingen van mening is dat hij de lading niet naar behoren heeft kunnen controleren en vastzetten dan dient hij op de CMR vakje 18 een aantekening te maken in het Engels als zijnde '**Shippers Load Stow and Count**' en de reden waar om deze niet door hem gecontroleerd kon worden.
- De vervoerder neemt volledige verantwoordelijkheid na het aankoppelen van de trailer volgens het CMR verdrag.

Zoals eerder aangegeven beschikt Olof-MTT over Mega schuifzeil opleggers met hefdak. Deze zijn te onderscheiden in het type met en zonder schuifdak. Hier volgen enige instructies voor het gebruik.

Bediening hefdak

Al onze Mega opleggers zijn voorzien van een hefdak. Door het hefdak d.m.v een hefboommechanisme te verhogen zal de lading eenvoudiger geladen c.q. gelost kunnen worden.

Het zeil dient van voor tot achter geheel los gehaald te zijn van het randprofiel. Ontgrendel de geleidestang door deze met het handvat 3 cm omhoog te tillen. Haal de hendel los en duw deze naar boven het dak stijgt hierdoor plaatselijk 20 cm. Borg de hendel met behulp van een fixeer pal.

Om bij slecht weer inregenen te voorkomen kunt u om en om de buckle banden aan de zijkanen vast zetten aan het randprofiel.

Bij het van de zijkant laden en lossen van de oplegger mag er slechts één rong (staander) tegelijk verwijderd worden om doorbuigen van het dak te voorkomen.

Let op! Zorg dat voor het kantelen van de rongen goed gekeken wordt of het borg boutje bevestigd zit. Dit om het uitvallen van de rong te voorkomen met alle gevolgen van dien .



Bediening schuifdak

Voor het openen van het schuifdak zullen altijd de linker en rechter zijkanten van de oplegger los gemaakt worden om de spanning van het dak te halen. Zodra aan de achterflap beide strekriemen (sluitriemen) volledig geopend zijn kan aan de binnenzijde d.m.v een staalkabel het schuifdak ontgrendeld worden en het dak worden open geschoven met de bij behorende trekstang. Deze stang is aan de achterste rechterstaander standaard bevestigd en dient na gebruik van het hefdak terug geplaatst te worden. De achterflap kan blijven hangen en zodra het dak geheel geopend is op het dak gegooid worden, dit om vouwen in het dakzeil tijdens het openen te voorkomen.

Let op!

Spuut nooit kruipolie of andere smeermiddelen op de langsliggers om het dak gangbaar te maken. Dit helpt tijdelijk maar trekt veel vuil aan waardoor het dak op den duur niet meer te gebruiken is.

Sla nooit met een hamer als het dak ergens blijft steken maar ga secuur te werk. Probeer zoveel mogelijk het dak vanuit het midden open te trekken dit voorkomt bramen op de langsliggers.

Belangrijk!

Bij het lossen van de goederen door het dak zal er rekening moeten worden gehouden dat bij het uitliften van de lading, deze eerst onder het dak vandaan is! Dit voorkomt onnodig schade aan het dak en de lading.

Nooit over de daken lopen!!

Via het dak laden kan alleen bij onze Mega's voorzien van een schuifdak.

Een schuifdak is een groot gemak voor u en uw collega's en zal met de juiste gebruiksvoering en onderhoud vele jaren meegaan. In geval van manco's en of schade melden bij Fleet Control.



Olof-MTT zal alles in het werk stellen om het gebruik van onze opleggers en de conditie hiervan optimaal te laten functioneren. Hiervoor bent ook U als chauffeur verantwoordelijk.

Alle werkzaamheden die aan de oplegger worden verricht dienen naar behoren en gecontroleerd uitgevoerd te worden. Mocht de oplegger gebreken, manco's, achterstallig onderhoud (slijtage) of schades vertonen kunnen wij hier alleen actie op ondernemen als er melding van wordt gemaakt. Elke melding wordt geregistreerd in ons systeem.

Laat voor uw collega chauffeur een gebruiksvriendelijke oplegger achter.

Aan- of opmerkingen vinden altijd een gewillig oor en zullen zeker binnen Olof-MTT besproken worden met de verantwoordelijke personen. Wij staan altijd open voor verbetering.



PECHSERVICE ONDERHOUD / REPARATIE

Bij pech onderweg altijd, contact opnemen met Olof-MTT Fleet Control. Deze is 24 uur per dag bereikbaar en heeft rechtstreeks contact met onze planning i.v.m eventuele vertraging.

Tijdens kantoor uren 0031- (0)168353338

Buiten kantoor uren 0031- (0)168353333

Mocht u op één van de bovengenoemde nummers geen gehoor krijgen, spreek uw naam en telefoonnummer luid en duidelijk in op de voice mail of stuur een SMS. Neem anders contact op met uw opdrachtgever.

Planning Continent 0031(0)651924651

 UK 0031(0)653395663

Indien u een melding maakt waarbij assistentie verleend dient te worden houd u dan de volgende gegevens bij de hand en geef deze duidelijk door.

Uw eigen en uw Firma naam

Het probleem (zo duidelijk mogelijk omschrijven)

Trailer nummer (olof nummer of nummer huur trailer)

Telefoon nummer (waar bent u te bereiken)

Locatie (land, plaats, straat / snelweg, parking / firma)

Wij proberen zo spoedig mogelijk assistentie te verlenen en houden u zoveel mogelijk op de hoogte van de ontwikkeling.

Het is niet toegestaan om een pechservice in eigen beheer te regelen.

Het is niet toegestaan de oplegger in eigen beheer te repareren.

Bent u betrokken bij een ongeval, bent u verplicht naast het invullen van het schadeaangifteformulier ook direct contact op te nemen met Olof-MTT.

Het doorgeven van deze informatie vrijwaart u niet van uw plicht zorg te dragen voor een goede en volledige afwikkeling van het ongeval, omdat u nog altijd direct verantwoordelijk bent onderweg. Ook bij problemen zoals verschoven, omgevallen of uit de trailer gevallen lading, geldt de bovenstaande **meldingsplicht**.

Uitdrukkelijk wordt gesteld dat er geen meldingen en/of verklaringen aan derden, zoals pers en/of klanten, afgegeven mogen worden.

Mocht er schade (zijn) ontstaan gedurende de tijd dat de oplegger onder uw verantwoording verbleef, bent u volgens CMR te allen tijde verantwoordelijk voor alle kosten die hier uit voort vloeien, tenzij u kan aantonen dat u niet verantwoordelijk bent voor de geleden schade.

Daarom is het van groot belang dat u de oplegger op voorhand uitgebreid controleert op schade, zodat u niet verantwoordelijk kan worden gesteld voor de schade welke uw voorganger heeft veroorzaakt.

Het navolgende zal voor de meerderheid van de chauffeurs vanzelfsprekend zijn maar wij willen u er toch met klem opwijzen dat, bij het laden en lossen van de goederen u als chauffeur, bij onze klant het visitekaartje van Olof-MTT bent en spelen uw houding en professionaliteit een grote rol.

Bij ontvangst en aflevering van de goederen bent u als chauffeur direct verantwoordelijk voor de lading. Laat zien dat u een vakman bent. In ons streven naar het leveren van kwaliteit is het daarom belangrijk om de volgende preventieve maatregelen te nemen :

- Zorg altijd voor een schone, droge en vlakke laadvloer.
- Controleer voor het laden de oplegger grondig op schade.
- Bekijk voor het laden de te vervoeren lading en de staat van de verpakking.
- Controleer de conditie van de lading.
- Zorg voor de juiste wijze van beladen.
- Blijf altijd aanwezig bij het laden en lossen.
- Controleer het aantal colli, pallets. Tellen!
- Let op speciale instructies op de vrachtbrief.
- Besteed extra zorg aan kwetsbare lading.
- Zet de lading altijd vast , gebruik spanbanden, stophout en vul loze ruimtes altijd op. (zeewaardig stuwen).
- Pas u rijgedrag aan naar de lading die u vervoert.
- Controleer tijdens iedere stop / rustpauze de lading.

Indien u bij het laden of lossen beschadigingen of manco's vaststelt, meldt dat dan onmiddellijk aan de planning, volg de instructies op. Maak foto's van de schade! Bij vaststelling van schade geen aansprakelijkheid erkennen.

Mocht het niet mogelijk zijn om bij het laden of lossen aanwezig te zijn dient u dit te vermelden als “inhoud of aantal colli niet controleerbaar” op de CMR vrachtbrief. (zie volgend hoofdstuk)

Vastzetten lading:

Na het in ontvangst nemen van de goederen neemt u de verantwoording of deze op een betrouwbare manier is vastgezet. Is de lading naar uw mening niet op de juiste manier vastgezet of zijn er onvoldoende mogelijkheden gebruikt om de lading veilig te stellen kunt u dit tevens bemerking in vakje 18 van de CMR en moet dit direct gemeld worden bij onze planning. Suggesties om lading op een betrouwbare manier vast te zetten zijn altijd welkom.



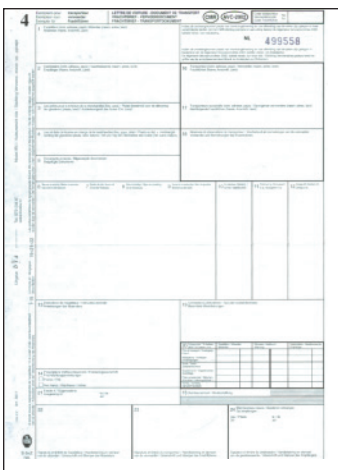
Verdrag betreffende de overeenkomst tot Internationaal vervoer van goederen over de weg. (CMR)

De CMR / vrachtbrief is een zeer belangrijk onderdeel tijdens maar ook na het transport. Alle transporten behoren vergezeld te gaan van een CMR vrachtbrief en deze zal altijd duidelijk leesbaar en correct moeten worden ingevuld.

Let op! In vak vijf dient altijd de feitelijke vervoerder te worden ingevuld. Olof-MTT is nooit de feitelijke vervoerder en kan hier dus niet worden vermeldt.

Wanneer u niet bij het beladen van de oplegger aanwezig mag zijn of u bent niet instaat het aantal goederen of de staat hiervan te controleren meldt dit dan altijd op de CMR als unchecked load vak 18 met de reden waarom u niet aanwezig kon/mocht zijn.

Alle bijzonderheden tijdens het laden of lossen dienen vermeld te worden op de CMR vrachtbrief.



Eventuele bemerking die bij het laden of lossen door de klant op de CMR worden geschreven, direct terug melden aan de planning

Zie bijlagen

Belangrijk

Een afwijking van de goederen vermeld op de CMR en de ladinggegevens op het los adres kan leiden tot schadeclaims waarvoor de vervoerder verantwoordelijk is.

Bestemming van de CMR.

Blad 1 kleur rood is bestemd voor de afzender.

Blad 2 kleur blauw is bestemd voor de ontvanger.

Blad 3 kleur groen is bestemd voor Olof-MTT.

Blad 4 kleur zwart is bestemd voor de vervoerder.

U kunt natuurlijk altijd zelf extra kopieën maken indien nodig.

Alle afgetekende CMR's plus het Olof-MTT inspectieformulier (behandeld in hoofdstuk aan/afkoppelen) van het uitgevoerde transport dienen binnen **1 week** na transport per post opgestuurd te worden.

In het geval van meerdere laad- en losadressen dient u te beschikken over meerdere CMR's. (een voor elke laad / losplaats)

Het is niet toegestaan om meerdere CMR's achter te houden.

Douane documenten

Het aanzuiveren van de douanedocumenten is de verantwoordelijkheid van de vervoerder/chauffeur. Men dient er op toe te zien dat altijd op de CMR vermeldt staat waar het document is afgegeven en dat de CMR wordt afgestempeld door de douane of grensexpeditie.

Verzegelen

Elk transport dient verzegeld te worden door middel van een zegellijn plus een zegel. Olof-MTT levert deze zegels op aanvraag.

Diefstal van vrachtwagens en lading kan voor transportondernemers en ladingbelanghebbenden veel schade opleveren. Naast het verliezen van de vrachtwagen / combinatie en/of lading zelf is het een grote belasting, zeker als de diefstal in het buitenland plaatsvindt.

Verzekeraars doen steeds meer aan preventie om diefstal te voorkomen. Het is daarom zeer belangrijk om de volgende punten altijd in acht te nemen.

- Geef geen gegevens aan onbekenden over de aard, waarde of bestemming van de lading.
- Maak zoveel mogelijk gebruik van snelwegen.
- Neem nooit lifters mee.
- Berg documenten tijdens het rijden op in een kluis
- Zet de wagen bij een korte stop zoveel mogelijk in het zicht, altijd afsluiten en het alarm inschakelen.
- Vermijd onnodig onbeveiligd overstaan van de voertuigcombinatie in het weekend, zeker niet indien het voertuig geladen is.
- Parkeer zo dat direct weggrijden of het snel wegnemen van de lading niet mogelijk is.
- Parkeer nooit op afgelegen plaatsen.
- Schakel bij het verlaten van de wagen het beveiligingsysteem in B3 en sluit de cabine altijd af. (het oude BV3 is m.i.v 07-2004 code B3)
- Blijf aanwezig bij het laden en controleer of de op de vrachtbrief omschreven lading ook daadwerkelijk wordt geladen.

Wat te doen bij diefstal of overval

- Blijf kalm.
- Let op het signalement van de overvallers, het kenteken van hun voertuig en andere bijzonderheden.
- Controleer wat er uit de wagen is gestolen, wis daarbij geen sporen uit.
- Waarschuw direct de plaatselijke Politie en verstrek hen de nodige gegevens.
- Paspoortnummer.
- Merk en type vrachtauto.
- Kenteken van de auto.
- Oplegger vlootnummer.
- Aard van de lading.
- Plaats van diefstal.
- Tijdstip diefstal.
- Wat u verder buiten de lading mist.
- Alle informatie die het terug vinden van het voertuig / lading kan bespoedigen.
- Neem contact op met uw werkgever of opdrachtgever en in het buitenland met de Nederlandse ambassade of het consulaat.

De vervoerder dient een goederen transport alsmede een vervoerders aansprakelijkheid verzekering te hebben afgesloten welke voldoende dekking bied voor schade aan de oplegger alsmede de goederen. De vervoerder dient aan Olof-MTT een bewijs te overleggen waarmee aangetoond is dat de verzekeringspremie is voldaan.

Verzekeraars hanteren bij de risicobeoordeling een aantal beveiligingsklassen (BV's) alarmsystemen voor het trekkend voertuig. Per 1 juli 2004 zijn deze beveiligingsklassen vervangen door nieuwe klassen B1 tot en met B3. Het is bij diverse verzekeraars een vereiste dat tijdens het vervoer van waardevolle lading het trekkend voertuig een blokkeringsstelsel bezit van B3 het vroegere BV 3.

Het is van belang dat iedereen zich er van bewust is dat, er buiten de schade, stilstand en reparatiekosten er een ongelooflijke papiermolen kan ontstaan wat betreft verzekeringen, aansprakelijkheid, schuldeis, eigen risico tot zelfs dagvaarding.

Verbod tot verdere uitbesteding

Het is de vervoerder niet toegestaan het vervoer uit te besteden aan een ondervoerder zonder nadrukkelijke toestemming van Olof-mtt.

Schoon en representatief materiaal is op alle onderdelen van groot belang. Over het algemeen worden onze opleggers dan ook regelmatig gewassen op de kade in Engeland maar kunnen indien nodig ook op eigen initiatief worden gewassen bij diverse wasplaatsen.

Stel Olof-MTT op de hoogte waar en wanneer u een oplegger wilt aanbieden voor een wasbeurt en wij zullen u één van onze steunpunten opgeven en informeren bij u in de buurt.



Telefoon / fax gegevens afdeling planning / Fleet Control

Olof-MTT inspectie formulier

Blanco CMR vrachtbrief

Kopie voorbeeld recheck Dartline / Cobelfret / Stena

Telefoonnummers Olof-MTT rechtstreeks:

Planning Algemeen Tel 0031- (0) 168353320

Planning Engeland Tel 0031- (0) 168353321

Planning Continent Tel 0031- (0) 168353322

Planning algemeen Fax 0031- (0) 168353325

Fleet Control Tel 0031- (0) 168353324

Fax 0031- (0) 168353328

Administratie Tel 0031- (0) 168353326

Verkoop Tel 0031- (0) 168353327



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

501657

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:

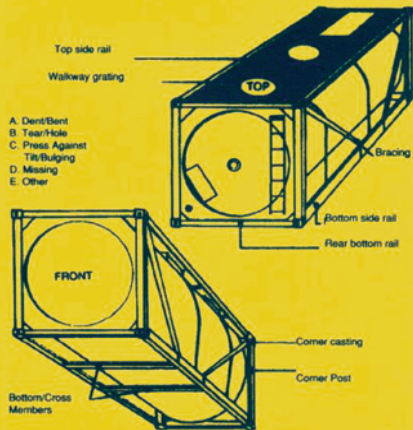
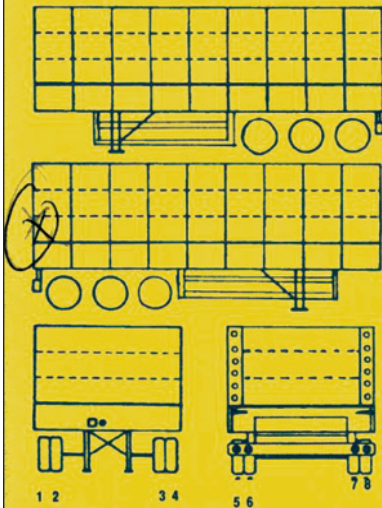
All vehicles or contents are carried subject to conditions of carriage of Dart Line Ltd, as printed overleaf, and all business of their agents is handled subject to the standard trading conditions of respective agents for the time being in force copies of which are available on request.

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	Purf	EMPTY	LOADED	
DATE	9-9-04	SEAL		



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

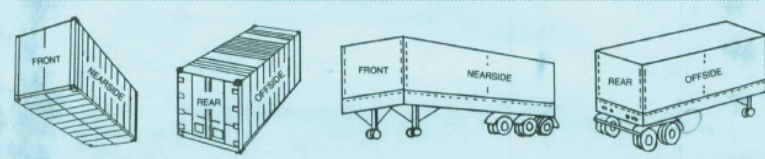
Damage / Loss CURTAW RESTRAINT BENT + TILT TORN
O/S/REAR

Remarks

Signed / Checker Ab Haulier SPR

Signed / Driver Reg. No.

All claims are subject to our Trading Terms and Conditions.

HUMBER TERMINAL	Ports	<small>Port of East Anglia North Lincolnshire DN40 3JP</small>	HST Note No.
SHIP'S NAME		ARRIVAL DATE	
UNIT No. <i>OLDF 3014</i>		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	<i>0/5 TIRE FLAT TYRE DAMAGED.</i>	
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	<i>VAN VLIET MATERIAL TRANSPORT</i>		MOTOR No. <i>DF-SB-77</i>
DATE	<i>3-5-04</i>		
DRIVER'S SIGNATURE <i>[Signature]</i>			
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.			
<small>HST 2 GREEN-OFFICE WHITE-EXT COPY PINK-AGENT BLUE-DRIVER</small>			

Recheck Stena

4 Exemplaire pour Exemplar voor Exemplar für	transporteur vervoerder Frachtführer	LETTRE DE VOTURE - DOCUMENT DE TRANSPORT VRACHTBRIEF - VERVOERDOCUMENT FRACHTBRIEF - TRANSPORTDOKUMENT		Code transporteur Vervoerderscode Code Frachtführer	No Nr.																																				
	1 Expéditeur (nom, adresse, pays) / Afzender (naam, adres, land) Expéditeur (Name, Anschrift, Land)		Indire de renseignements placés sur marchandises en cas d'effrangement en cas d'effrangement van de zaken die gelegen in twee verschillende landen die het CMR bevestig dienen te worden bijzondere de Algerische Verconvening van 2002, laatste versie, van toepassing. NL 499558 Indire de renseignements placés sur marchandises en cas d'effrangement en cas d'effrangement van de zaken die gelegen in twee verschillende landen die het CMR bevestig dienen te worden bijzondere de Algerische Verconvening van 2002, laatste versie, van toepassing. Indire de renseignements placés sur marchandises en cas d'effrangement en cas d'effrangement van de zaken die gelegen in twee verschillende landen die het CMR bevestig dienen te worden bijzondere de Algerische Verconvening van 2002, laatste versie, van toepassing.																																						
2 Destinataire (nom, adresse, pays) / Geadresseerde (naam, adres, land) Empfänger (Name, Anschrift, Land)		16 Transporteur (nom, adresse, pays) / Vervoeder (naam, adres, land) Frachtführer (Name, Anschrift, Land)																																							
3 Lieu prévu pour la livraison de la marchandise (lieu, pays) / Plaats bestemd voor de aflevering der goederen (plaats, land) / Auslieferungsort des Güter (Ort, Land)		17 Transporteur successeur (nom, adresse, pays) / Opvolgende vervoeder (naam, adres, land) Naachvolgende Frachtführer (Name, Anschrift, Land)																																							
4 Lieu et date de la prise en charge de la marchandise (lieu, pays, date) / Plaats en dat. v. ontvangst van de goederen (plaats, land, datum) / Ort und Tag der Übernahme des Güter (Ort, Land, Datum)		18 Résumés et observations du transporteur / Vochthoud en opmerkingen van de vervoeder Zusammenfassung und Bemerkungen des Frachtführers																																							
5 Documents annexes / Bijgevoegde documenten Begleitende Dokumente																																									
6 Messure et poids / Meeten en wegen Meters and weight		8 Date d'émission / Dated of Release Datum der Ausstellung		9 Nature et condition / Art der goederen Beschaffenheit der Güter																																					
10 No. de dossier / Dossier / Nummer / Dossiernummer		11 Date de l'opération / Datum der Operation Date of operation		12 Origine / Ursprung Origin of																																					
13 Instructions de l'expéditeur / Instructies afzender Anweisungen des Absenders		19 Conventions particulières / Speciale overeenkomsten Besondere Vereinbarungen																																							
14 Prescriptions d'affranchissement / Frachttarifvorschriften Frachttarifvorschriften <input type="checkbox"/> Franco / Free <input type="checkbox"/> Non franco / Nicht franco / Unfrei		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Expéditeur / Absender</th> <th>Moyens / Medium</th> <th>Quantité / Quantity</th> <th>Caractéristiques / Characteristics</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Plac de transport / Transportplatz</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Matériaux / Material</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Emballage / Packaging</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Conteneur / Container</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Appareils / Apparatus</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Dispositifs / Devices</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Objets sensibles / Sensitive objects</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Objets dangereux / Dangerous objects</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				Expéditeur / Absender	Moyens / Medium	Quantité / Quantity	Caractéristiques / Characteristics	Plac de transport / Transportplatz				Matériaux / Material				Emballage / Packaging				Conteneur / Container				Appareils / Apparatus				Dispositifs / Devices				Objets sensibles / Sensitive objects				Objets dangereux / Dangerous objects			
Expéditeur / Absender	Moyens / Medium	Quantité / Quantity	Caractéristiques / Characteristics																																						
Plac de transport / Transportplatz																																									
Matériaux / Material																																									
Emballage / Packaging																																									
Conteneur / Container																																									
Appareils / Apparatus																																									
Dispositifs / Devices																																									
Objets sensibles / Sensitive objects																																									
Objets dangereux / Dangerous objects																																									
21 Escabe / Datum Ausgabedatum		15 Remboursement / Rückerstattung																																							
22 Signature et timbre de l'expéditeur / Handtekening en stempel van de afzender / Unterschrift und Stempel des Absenders		23		24 Marchandises reçues / Goederen ontvangen Gut empfangen Lieu / Plaats Ort																																					
S-5v2 DG		Signature et timbre du transporteur / Handtekening en stempel van de vervoeder / Unterschrift und Stempel des Frachtführers Signature et timbre du destinataire / Handtekening en stempel van de geadresseerde / Unterschrift und Stempel des Empfängers																																							

Blanco CMR vrachtbrief

