

Wymagania wobec pojazdów do Umowy o świadczenie usług transportu drogowego

1. Pojazdy

- 1.1 Przewoźnik zobligowany jest do podstawiania Pojazdów sprawnych technicznie, czystych wewnątrz i zewnątrz, o ładowności stosownej do wykonania przedmiotu Umowy.
- 1.2 Pojazdy powinny odpowiadać warunkom zawartym w Umowie ADR (w przypadku przewozu Towarów Niebezpiecznych), Rozporządzeniach i Dyrektywach Unijnych oraz przepisach obowiązujących w kraju, w którym pojazd będzie użytkowany. Pojazdy powinny być pozbawione usterek i defektów, które mogłyby stanowić zagrożenie dla środowiska naturalnego, prowadzić do uszkodzenia ciała kierowcy lub innych osób mających kontakt z pojazdem.
- 1.3 Preferowana norma emisji zanieczyszczeń ciągnika siodłowego nie niższa niż EURO V.
- 1.4 Zleceniobiorca zobowiązany jest do przedstawienia przed każdym załadunkiem naczepy typu cysterna bądź autosilos certyfikatu czystości- Europejski Dokument Mycia (ECD) zgodnie ze standardami Europejskiej Federacji Organizacji Myjni Cystern (EFTCO), chyba że w trzech ostatnich transportach przewożony był ten sam towar Zleceniodawcy. Wówczas zleceniodawca może wydać pisemną zgodę na taki załadunek. W takim przypadku ryzyko związane z potencjalnym zanieczyszczeniem produktu zakontraktowanego do przewozu pozostałościami z poprzedniego transportu jest po stronie Przewoźnika.
- 1.5 Materiały mogące stanowić poważne ryzyko zanieczyszczenia w momencie kontaktu z Produktem, nie mogą znajdować się w/na Pojeździe. Nie powinny one być również ładowane w późniejszym czasie do momentu, kiedy Produkty wciąż znajdują się na/w Pojeździe.
- 1.6 Przewoźnik zobowiązany jest do prawidłowego oznakowania Pojazdu i Ładunku (jeżeli wymagają tego przepisy Umowy ADR).
- 1.7 Orlen S.A. rekomenduje wytyczne, zalecenia i dobre praktyki ECTA (European Chemical Transport Association) w sprawie standaryzacji środków transportowych, sprzętu wyładunkowego, operacji za- i wyładunkowych oraz zachowań kierowców oraz innych uczestników łańcucha dostaw dostępnych na: <http://www.ecta.com/Best-Practices- Guidelines>.

2. Minimalna ładowność, pojemność, ilość komór pojazdów

2.1 Ładowność operacyjna.

Ładowność użytkowa jest definiowana jako masa ładunku (w kg), jaką można przewieźć pojazdem lub zespołem pojazdów niezależnie od rodzaju załadowanego produktu, bez przekroczenia prawnych limitów wagowych dla zespołu pojazdów jak również i na każdej pojedynczej osi danego zespołu pojazdów. Ładowność użytkowa pojazdu określana jest z uwzględnieniem masy własnej pojazdu / zespołu pojazdów gotowego do drogi w tym z kierowcą i pełnym zbiornikiem paliwa.

Minimalna ładowność użytkowa dla zespołów pojazdów ciągnik + naczepa to 25.000 kg (opcjonalnie), o ile nie jest to ograniczone przepisami dotyczącymi maksymalnej dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu kraju tranzytowego i/lub docelowego kraju dostawy i o ile Zleceniodawca nie określi inaczej w zleceniu.

3. Bezpieczeństwo

- 3.1 Przewoźnik oświadcza, iż kierowcy przeszli właściwe szkolenie z zakresu samodzielnego przygotowania Pojazdu do załadunku, właściwego zabezpieczania Ładunku zgodnie z wytycznymi oraz instrukcją zabezpieczania Ładunku, a także sprawnego i bezpiecznego zamknięcia i przygotowania Pojazdu do poruszania się po drogach oraz iż są w pełni wykwalifikowani i upoważnieni do prowadzenia pojazdów ciężarowych. Kierowcy pojazdów przewożących Towary Niebezpieczne powinni posiadać zaświadczenie stwierdzające, że przeszli kurs i zdali egzamin w zakresie wymagań, które powinny być spełnione podczas przewozu Towarów Niebezpiecznych.
- 3.2 Wszystkie Towary muszą być odpowiednio chronione, przymocowane pasami i zabezpieczone zgodnie z wymogami prawnymi i wymaganiami Zleceniodawcy. Kierowcy odmawiający poczynienia takich zabezpieczeń mogą nie uzyskać pozwolenia na wjazd na teren Miejsca Załadunku.
- 3.3 Przez odpowiedzialność Zleceniodawcy za czynności ładunkowe rozumie się odpowiedzialność za umieszczenie produktu na naczepie (lub w naczepie w przypadku autosilosów i autocystern), odpowiedzialnością Przewoźnika i jego kierowcy jest zabezpieczenie Towaru na naczepie / w naczepie zgodnie z instrukcjami Zleceniodawcy.

4. Wymagania dla Pojazdów z naczepą typu plandeka (o ile dotyczy)

- 4.1 Naczepa typu plandeka – standardowa naczepa 13,60 m, zawierająca plandekę/ firanę, dającą możliwość odsłonięcia burty samochodu. Naczepą typu plandeka realizowany jest transport Towaru spakowanego na paletach w worki typu bigbag bądź w worki przeznaczone do przewożenia PCW lub granulatów albo na specjalnych paletach przemysłowych dedykowanych pod konkretny wymiar towaru takiego jak płyty z PCW. Naczepy typu plandeki powinny być przystosowane do przewożenia ładunków ciężkich – tj. ok. 25 t brutto, jak również umożliwiać załadunek z rampy wózkiem widłowym, którym można operować również na naczepie. W przypadku rozładunku, naczepa powinna być przystosowana do rozładunku od tyłu bądź z boku naczepy. Naczepy chłodnie, izotermi, skrzynie, typu tandem lub inne bez możliwości za- i wyładunku bocznego nie będą obsługiwane przez Zleceniodawcę.
- 4.2 Celem zabezpieczenia palet z Produktami LDPE, każda naczepa będzie wyposażona w:
- a) komplet belek bocznych (drewnianych lub aluminiowych) do zabezpieczenia ładunku od strony burt (co najmniej 2 belki na wysokości palety + 3 belki do wysokości przewożonego Ładunku);
 - b) co najmniej 1 belka aluminiowa lub dwie palety do stabilizacji i zabezpieczenia ostatniego rzędu palet;
 - c) komplet certyfikowanych pasów i napinaczy (przy ustawieniu 10 rzędów palet potrzeba 11-12 pasów, w tym 1 lub 2 do zabezpieczenia Ładunku w części tylnej naczepy);
 - d) widełki do bezpiecznego rozsznurowywania plandek oraz demontażu belek bocznych.
- 4.3 Wytyczne odnośnie do bezpiecznego mocowania ładunków w transporcie drogowym: Pojazd i/lub kontener powinny być wyposażone w elementy ułatwiające mocowanie towarów i manipulowanie nimi. Sztuki przesyłek muszą być umocowane przy użyciu odpowiednich urządzeń (np. pasów spinających, burt przesuwanych lub przegród nastawnych), umożliwiających ich unieruchomienie w pojeździe lub w kontenerze w sposób zapobiegający takiemu ich przemieszczaniu podczas przewozu, które mogłoby spowodować zmianę ustawienia sztuk przesyłek lub ich uszkodzenie. Zleceniodawca obwiązuje tymi czynnościami Zleceniobiorcę. Przemieszczaniu sztuk

przesyłek można również zapobiec poprzez wypełnienie wszystkich wolnych przestrzeni pomiędzy nimi przy użyciu przekładek lub poprzez blokowanie i usztywnianie sztuk przesyłek.

W przypadku użycia elementów spinających, np. opasek lub pasów, należy unikać ich nadmiernego napinania, które mogłoby spowodować uszkodzenie lub deformację sztuki przesyłki. W przypadku transportu towarów niebezpiecznych, wymogi prawne ustanowione są w międzynarodowej umowie ADR. Stosownie do ADR mocowanie ładunków jest uważane za wystarczające, jeśli spełnia wymogi europejskiej normy EN 12195-1:2010. Te wytyczne bezpiecznego mocowania ładunków są oparte na prawach fizyki powiązanych z tarciem, dynamiką i wytrzymałością materiałów. Rozwiązania dla mocowania ładunków, siły i wytrzymałość konstrukcji nośnych, wymagania mocowania i osprzętu mogą być znalezione również w następujących normach ISO oraz EN:

- ISO 1496; ISO 1161 – ISO Kontenery
 - EN 12195-1 – Obliczenia sił mocowania
 - EN 12195-2 – Pasy mocujące ładunki
 - EN 12195-3 – Odciągi łańcuchowe
 - EN 12195-4 – Liny stalowe mocujące
 - EN 12640 – Punkty mocowania
 - EN 12641-1 – Nadwozia wymienne i pojazdy do przewozu towarów
 - EN 12641-2 – Nadwozia wymienne i pojazdy do ich przewozu
 - EN 12642 – Zabezpieczanie ładunków na pojazdach drogowych. Budowa pudeł pojazdów do przewozu towarów. Wymagania minimalne.
 - EN 283 – Nadwozia wymienne. Badania
 - EN 284 – Nadwozia wymienne. Nadwozia wymienne klasy C. Wymiary i wymagania ogólne
 - ISO 27956 – Mocowanie ładunku w samochodach dostawczych.
- Wymogi i badania Zleceniodawca obowiązuje Zleceniobiorcę do stosowania jedynie osprzętu z etykietami i czytelnie oznaczonego. Cały osprzęt do mocowania ładunków powinien być regularnie sprawdzany przez Zleceniobiorcę pod kątem jego zużycia lub uszkodzeń. Kontrola i eksploatacja powinna odbywać się zgodnie z instrukcjami producenta. Szczególna uwaga powinna być poświęcona pasom i linom w celu upewnienia się, że nie występują widoczne uszkodzenia takie jak rozwłóknienie splotki. Powinny one być również sprawdzane, aby upewnić się, czy nie zostały zanieczyszczone, przecięte lub uszkodzone przez niewłaściwe użycie co eliminuje je z dalszego użytkowania.

Na potrzebę transportu opakowanych wyrobów gotowych w opakowaniach miękkich charakteryzujących się ruchem falowym Zleceniodawca rekomenduje stosowanie dwóch technik mocowania ładunku tj.:

- a) Mocowanie za pomocą odciągów przepasujących ładunek od góry;
- b) Mocowanie szpringowe.

5. Wymagania dla Pojazdów z naczepą typu autosilos (o ile dotyczy)

- 5.1 Autosilos – naczepa typu autosilos do realizacji transportu produktów sypkich (m.in. PCW, LDPE lub inny granulat) w ilości ok. 25 t/ fracht, stanowiących towar niebędący towarem niebezpiecznym w rozumieniu ADR. Zleceniobiorca zobowiązany jest przedstawić certyfikat czystości autosilosu.
- 5.2 Orlen S.A. do przewozu Produktów zakazuje korzystania przez Przewoźników z autosilosów dedykowanych do przewozu żywności, opatrzonych stosownymi ostrzeżeniami informującymi o takim ich przeznaczeniu i zastrzega sobie prawo do odmowy załadunku takiego autosilosu.
- 5.3 Orlen S.A. może w uzasadnionych przypadkach zakazać korzystania przez Przewoźników z autosilosów przewożących alergeny zgodnie z Rozporządzeniem

Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1169/2011 z dnia 25 października 2011 r. wraz z późniejszymi zmianami.

6. Wymagania dla Pojazdów z naczepą typu autocysterna (o ile dotyczy)

- 6.1 Autocysterna jednokomorowa o możliwości załadunku 24 t z własnym kompresorem, odpowiednia do transportu niżej wymienionych towarów:
 - a) towary niebezpieczne w transporcie, zgodnie z wymaganiami Umowy ADR, (w zakresie m.in. takich produktów jak: ług sodowy - ADR KL 8 UN 1824, kwas solny - ADR KL 8 UN 1789, kwas siarkowy – ADR KL 8, UN 1830, podchloryn - ADR KL 8, UN 1791);
 - b) towary neutralne w transporcie.
- 6.2 Autocysterna wielokomorowa z osobnymi kolektorami spustu. Cysterny z kompresorem wyładowczym. Komory cystern ponumerowane i opisane pojemnością w litrach. Doboru cystern dokonuje się w zależności od wagi zlecenia, tak aby całkowita waga zestawu po załadunku nie przekraczała 40 ton.
- 6.3 Zbiorniki przeznaczone do przewozu materiałów ciekłych, które nie są podzielone za pomocą przegród lub falochronów na przestrzenie o maksymalnej pojemności do 7500 litrów, mogą być napełniane nie mniej niż do 80%, albo nie więcej niż do 20% swojej pojemności.
- 6.4 Kod cysterny musi być dobrany do przewożonego ładunku zgodnie z wymaganiami Umowy ADR.

7. Wymagania dla wyposażenia pojazdów przewożących Towary Niebezpieczne transportem drogowym (o ile dotyczy)

- 7.1 Każda jednostka transportowa przewożąca Towary Niebezpieczne musi posiadać wyposażenie przeciwpożarowe, awaryjne, środki ochrony indywidualnej oraz musi być oznakowana zgodnie z wymaganymi przepisami prawa krajowego, Umowy ADR oraz wewnętrznymi regulacjami Zleceniodawcy.
- 7.2 Wyposażenie przeciwpożarowe:
 - a) pojazdy przewożące Towary Niebezpieczne o DMC > 7,5 tony muszą posiadać min. dwie gaśnice proszkowe dla grup pożarów A, B i C o pojemności łącznej min. 12 kg, z czego co najmniej jedną przeznaczoną do gaszenia pożaru silnika lub kabiny o minimalnej pojemności 2kg proszku ABC oraz co najmniej jedną z gaśnic dodatkowych o minimalnej pojemności 6kg proszku ABC;
 - b) gaśnice przenośne muszą być wyposażone w plombę;
 - c) gaśnice muszą posiadać aktualny przegląd, potwierdzony kontrolką, która określa termin kolejnego przeglądu; Jednocześnie, jeśli gaśnica jest wyposażona w manometr, koniecznym jest, żeby jego wskazanie potwierdzało sprawność i gotowość gaśnicy do użytku;
 - d) gaśnice muszą być zamontowane w pojazdach w taki sposób, aby były łatwo dostępne dla załogi pojazdu oraz zabezpieczone przed działaniem czynników atmosferycznych, gwarantując ich bezpieczną eksploatację.
- 7.3 Wyposażenie awaryjne oraz środki ochrony indywidualnej wymagane w jednostce transportowej:
 - a) klin do podkładania pod koła odpowiadający masie pojazdu i średnicy kół, co najmniej jeden na każdy pojazd;
 - b) co najmniej dwa stojące znaki ostrzegawcze (np. pachołki odblaskowe, trójkąty odblaskowe lub lampy błyskowe o świetle barwy pomarańczowej, zasilane niezależnie od instalacji elektrycznej pojazdu);
 - c) płyn do płukania oczu w przypadku przewozu towarów klas 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 6.2, 7, 8 i 9;

- d) odpowiednią kamizelkę ostrzegawczą lub inne ubranie ostrzegawcze dla każdego członka załogi (określone w normie EN 471);
- e) w sytuacji, kiedy kierowca pracuje w strefie zagrożonej wybuchem lub z towarami łatwopalnymi musi posiadać odpowiednią odzież ochronną o właściwościach ochronnych antyelektrostatycznych - (zgodnie z certyfikatem WE dla wyrobu i deklaracją zgodności);
- f) latarkę (niezawierającą powierzchni metalowych mogących spowodować iskrzenie) dla każdego członka załogi (nie dopuszcza się latarki w telefonie komórkowym);
- g) parę rękawic ochronnych odpowiednio dobrane do występujących zagrożeń dla każdego członka załogi;
- h) okulary ochronne lub przyłbica odpowiednio dobrane do występujących zagrożeń dla każdego członka załogi;
- i) maskę ucieczkową dla każdego członka załogi pojazdu przewożącego towary klasy 2.3 i 6.1;
- j) łopata, sorbent oraz osłona otworów kanalizacyjnych w przypadku przewozu Towarów Niebezpiecznych klas 3, 4.1, 4.3, 8 i 9;
- k) zestaw do neutralizacji i zbierania pozostałości w przypadku przewozu towarów klas 3, 4.1, 4.3, 8 i 9;
- l) obuwie robocze w wykonaniu antyelektrostatycznym dla każdego członka załogi;
- m) kask ochronny dla każdego członka załogi.

7.4 Minimalne wymagania dotyczące dokumentacji w jednostce transportowej:

- a) dokument przewozowy sporządzony przez nadawcę w formie możliwej do odczytania i zawierający wszystkie informacje wymagane przez Umowę ADR i Ustawę o przewozie towarów niebezpiecznych. Dokument musi być sporządzony w języku kraju nadania, a jeżeli transport będzie odbywał się poza granice kraju nadania, dokument przewozowy należy dodatkowo sporządzić w języku angielskim lub niemieckim lub francuskim;
- b) ważne zaświadczenie ADR o przeszkoleniu kierowcy odpowiednie do rodzaju transportu i do klasy przewożonego towaru;
- c) ważne prawo jazdy;
- d) dowód rejestracyjny ciągnika oraz naczepy;
- e) ważne dokumenty tożsamości wraz ze zdjęciem dla wszystkich członków załogi;
- f) instrukcje pisemne zgodne ze wzorem podanym w Umowie ADR w języku zrozumiałym dla każdego członka załogi;
- g) świadectwo dopuszczenia pojazdu określone w 9.1.3 Umowy ADR do przewozu Towarów Niebezpiecznych dla każdej jednostki transportowej lub każdego wchodzącego w jej skład pojazdu;
- h) w sytuacji, kiedy kierowca jest napełniającym, musi posiadać uprawnienia do napełniania zbiorników transportowych odpowiadające klasie danego Towaru Niebezpiecznego;
- i) inne dokumenty wymagane przepisami prawa krajowego i międzynarodowego.

7.5 Minimalne wymagania dotyczące oznakowania jednostki transportowej

Każda jednostka transportowa przewożąca Towary Niebezpieczne musi zostać oznakowana odpowiednimi tablicami barwy pomarańczowej oraz jeżeli sposób przewozu tego wymaga, nalepkami i znakami ostrzegawczymi. Tablice barwy pomarańczowej oraz nalepki i znaki ostrzegawcze muszą być zgodne ze wzorami i wymaganiami Umowy ADR dla danego przewozu.

7.6 Kontrola i konsekwencje związane z brakiem wymaganego wyposażenia

Zleceniodawca zastrzega sobie prawo do przeprowadzania kontroli jednostek przewożących Towary Niebezpieczne na rzecz Zleceniodawcy. Kontrolę przeprowadza się z wykorzystaniem listy kontrolnej, uprawnionymi do jej przeprowadzenia są:

- a) Pracownicy Zespołu ds. Przewozu Towarów Niebezpiecznych;
 - b) doradca do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych;
 - c) pracownicy Obszaru Prewencji i BHP, w tym ZSP każdy w zakresie swojej odpowiedzialności;
 - d) osoby kierujące komórkami organizacyjnymi, w których wykonywane są czynności związane z załadunkiem, rozładunkiem oraz napełnianiem pojazdów Towarami Niebezpiecznymi lub osoby przez nich upoważnione.
- 7.7 W sytuacji stwierdzenia podczas kontroli niezgodności z wymaganiami Umowy ADR, pojazd nie może zostać dopuszczony do załadunku do czasu usunięcia niezgodności.
- 7.8 Jeśli kontrola pojazdu odbywa się w trakcie załadunku lub po jego zakończeniu, a w jej wyniku zostaną ujawnione niezgodności z wymogami Umowy ADR pojazd nie może zostać dopuszczony do ruchu do czasu usunięcia wskazanych niezgodności.