TERMINAL-CHECK-IN

INFORMAZIONI IMPORTANTI PER LA SPEDIZIONE DI UNITÀ DI CARICO INTERMODALI

TO YOUR ADVANTAGE.

EDITORE

Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co KG

casella postale 70 06 64 · D-60556 Frankfurt am Main · Zum Laurenburger Hof 76 · D-60594 Frankfurt am Main
telefono +49 69/7 95 05-0 · telefax +49 69/7 95 05-119 · e-mail info@kombiverkehr.de · Internet www.kombiverkehr.de
Copyright © Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co KG, Frankfurt am Main, 2010

DB Schenker Rail Deutschland AG

Marktbereich Intermodal · Rheinstraße 2a · 55116 Mainz
Internet www.db-intermodal.com · e-mail info@db-intermodal.com

INTRODUZIONE

Il trasporto di unità di carico su rotaia pone esigenze particolari alla sicurezza del trasporto, che in parte vanno oltre le disposizioni sull'assicurazione del carico e sulla sicurezza di traffico merci stradale. Oltre all'assicurazione del carico, per il trasporto su rotaia l'unità di carico deve presentare uno stato di costruzione ineccepibile nonché una corretta codificazione d'ammissione tecnica. Informazioni riguardanti l'assicurazione del carico nel traffico combinato strada-rotaia si possono leggere nel manuale BGL "Laden & Sichern".

Il controllo per assicurare l'osservanza delle disposizioni di trasporto su rotaia viene effettuato dall'impresa ferroviaria incaricata al trasporto. Inoltre le unità di carico verranno sottoposte ad un primo controllo, il Terminalcheck-in, già al momento della consegna. Questo controllo permette l'individuazione di eventuali danni a unità di carico, che potrebbero condurre all'esclusione dal trasporto, evitando in tal modo ritardi inutili nell'andamento del trasporto.

Con il presente dépliant illustrato forniamo una vista d'insieme dei criteri di sicurezza e delle direttive di trasporto intermodale più importanti. Inoltre il dépliant contiene informazioni importanti che riguardano la codificazione di unità di carico nonché il trasporto di merci pericolose e di rifiuti. Per la compilazione del presente libretto Komibverkehr e il reparto intermodale di DB Schenker hanno preso in considerazione le informazioni di base fondamentali, facendo riferimento alle loro esperienze operative. Ciò nonostante, vista la complessità dell'argomento, non ha pretese di completezza. Per proposte di modifica ed integrazione siamo grati. Naturalmente i nostri collaboratori sono sempre a Vostra disposizione per ulteriori informazioni di dettaglio.

TERMINALI IN GERMANIA

● Terminali offerti da Kombiverkehr

● ulteriori terminali offerti da DB Schenker Rail

ULTERIORI INFORMAZIONI RIGUARDANTI I TERMINALI

Per ulteriori informazioni riguardanti i terminali nazionali ed internazionali, tra l'altro indirizzi, contatti, orari di apertura e prenotazioni, visitate la nostra website www.kombiverkehr.de > Customer information > Terminals & Agencies.

CONTENUTO

TERMINAL-CHECK-IN 6

LA FUNZIONE DEL TERMINAL-CKECK-IN 6

IL PROCEDIMENTO DEL TERMINAL-CHECK-IN 8

DIRETTIVE VIGENTI NEL TRAFFICO COMBINATO 10

INFORMAZIONI GENERALI VALIDE PER TUTTI I TIPI DI UNITÁ DI CARICO 10

DIRETTIVE DI TRASPORTO PER UNITÁ DI CARICO CON TELONE 13

PARTICOLARITÁ NEL CASO DI UNITÁ DI CARICO CON TELONE TIPO CURTAINSIDER 16

DIRETTIVE DI TRASPORTO PER SEMIRIMORCHI 17

DIRETTIVE DI TRASPORTO PER CASSE MOBILI 18

DIRETTIVE DI TRASPORTO PER CONTAINER 18

PARTICOLARITÀ NEL CASO DI CONTAINER CISTERNA 20

DISPOSITIVI DA RISPETTARE NEL TRASPORTO DI MERCI PERICOLOSE E DI RIFIUTI 22

A CHI RIVOLGERSI 23

TERMINAL-CHECK-IN

LA FUNZIONE DEL TERMINAL-CHECK-IN

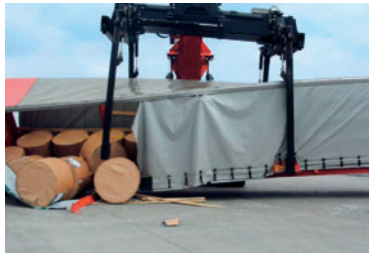
Il terminal-check-in serve particolarmente all'accertamento ed alla documentazione di eventuali danni o difetti riscontrati a unità di carico consegnate via strada o trasportate all'interno del terminal. L'obiettivo è di presentare una documentazione completa ed ininterrotta del danno all'interno della catena di trasporto. Inoltre, durante il procedimento del terminal-check-in, viene controllata e constatata l'idoneità dell'unità al carico e alla spedizione. Ciò significa che, in entrata al terminal, ancora prima della verifica definitiva dell'unità di carico da parte dell'impresa ferroviaria responsabile, il personale addetto al check-in effettua un primo controllo dell'unità di carico. In tal modo è possibile individuare eventuali impedimenti al trasporto già al momento della consegna. Nel caso migliore il difetto può essere eliminato direttamente sul posto, il che impedisce l'esclusione dell'unità di carico dal trasporto su rotaia.

Difetti o danni frequenti che causano l'esclusione dal trasporto sono per esempio:

- Codificazione o etichettatura mancante o sbagliata per merci pericolose
- Spostamento del carico dovuto a assi di sostegno mancanti e protezione insufficiente
- Cavi tir danneggiati o piombi mancanti
- Porte e teloni aperti oppure insufficientemente fissati
- Spigoli prensili o pezzi d'angolo gravemente danneggiati

Vi preghiamo di tener presente che spetta all'impresa ferroviaria responsabile per il trasporto su rotaia di eseguire il controllo definitivo dell'unità di carico e di ammetterla al trasporto su rotaia.

Container gravemente danneggiato



Incidente dovuto a assicurazione insufficiente del carico

Etichetta modificata per merci pericolose

Spigolo prensile danneggiato

Cassa mobile danneggiata

Carico fuoriuscito dounto a assicurazione insufficiente della merce

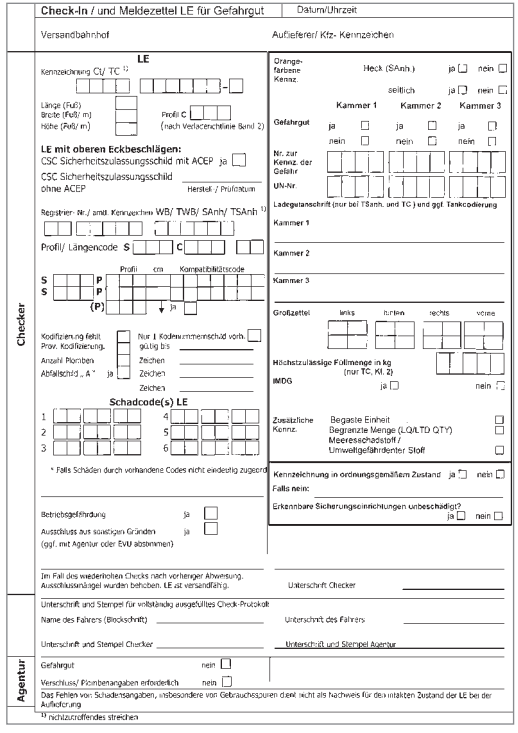
IL PROCEDIMENTO DEL TERMINAL-CHECK-IN

Prima dello svolgimento del trasporto da parte dell'agenzia, l'unità di carico consegnata al terminal viene sottoposta ad una verifica visiva dal personale addetto al check-in. I dati rilevati vengono documentati in un apposito protocollo, di cui vengono fatte tre copie, una copia per il spedizioniere/ trasportatore, una per l'agenzia e la terza per il gestore del terminal.
Il protocollo è da controfirmare dal personale check-in, dall'autista e dal personale d'agenzia .

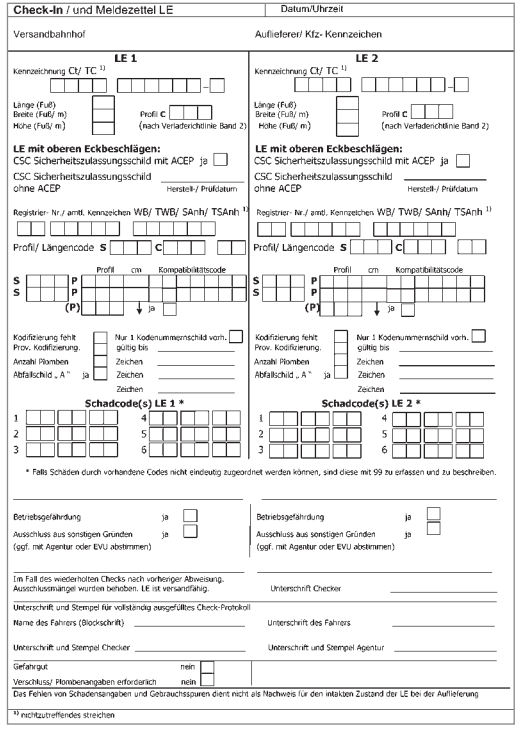
In questo verbale, oltre a eventuali danni, difetti o possibili particolarità dell'unità di carico (piombi, etichettature per merci pericolose, rifiuti ecc.), viene documentata l'idoneità generale al trasporto. Dopo che gli addetti al check-in hanno dato il loro consenso al trasporto, l'autista consegna una copia al personale d'agenzia per la preparazione dell'ordine di spedizione. Anche nell'eventualità in cui l'unità di carico non dovesse essere ammessa al trasporto, occorre tuttavia presentare il protocollo check-in. Il personale dell'agenzia e lo spedizioniere/trasportatore si mettono d'accordo sul modo di procedere. Nel caso migliore, tramite misure adeguate di riparazione, si riesce in breve tempo a mettere l'unità di carico in uno stato trasportabile.

NOTA

- Cercate di eliminare danni o difetti esterni visibili primi dell'entrata nel terminal per evitare esclusioni dal trasporto o tempi prolungati di sosta.


Check-In / und Meldezettel LE für Gefahrgut | Datum/Uhrzeit
Versandbahnhof | Auflieferer/ Kfz- Kennzeichen
Checker
LE
Kennzeichnung Ct/ TC 1)
Länge (Fuß)
Breite (Fuß/ m)
Höhe (Fuß/ m)
Profil C (nach Verladerichtlinie Band 2)
LE mit oberen Eckbeschlägen:
CSC Sicherheitszulassungsschild mit ACEP ja
CSC Sicherheitszulassungsschild ohne ACEP
Herstell- / Prüfdatum
Registrier- Nr./ amtl. Kennzeichen WB/ TWB/ SAnh/ TSAnh 1)
Profil/ Längencode S C
Profil cm Kompatibilitätscode
Kodifizierung fehlt
Prov. Kodifizierung.
Anzahl Plomben
Abfallschild „ A "
Nur 1 Kodenummernschild vorh.
gültig bis
Zeichen
Schadcode(s) LE
* Falls Schäden durch vorhandene Codes nicht eindeutig zugeord
Betriebsgefährdung
Ausschluss aus sonstigen Gründen (ggf. mit Agentur oder EVU abstimmen)
Orange-farbene Kennz.
Heck (SAnh.)
seitlich
Gefahrgut
Kammer 1
Kammer 2
Kammer 3
Nr. zur Kennz. der Gefahr
UN-Nr.
Ladegutanschrift (nur bei TSanh. und TC) und ggf. Tankcodierung
Kammer 1
Kammer 2
Kammer 3
Großzettel
links
hinten
rechts
vorne
Höchstzulässige Füllmenge in kg (nur TC, Kl. 2)
IMDG
Zusätzliche Kennz.
Begaste Einheit
Begrenzte Menge (LQ/LTD QTY)
Meeresschadstoff / Umweltgefährdenter Stoff
Kennzeichnung in ordnungsgemäßem Zustand
Falls nein:
Erkennbare Sicherungseinrichtungen unbeschädigt?
Im Fall des wiederholten Checks nach vorheriger Abweisung. Ausschlussmängel wurden behoben. LE ist versandfähig.
Unterschrift Checker
Unterschrift und Stempel für vollständig ausgefülltes Check-Protokoll
Name des Fahrers (Blockschrift)
Unterschrift des Fahrers
Unterschrift und Stempel Checker
Unterschrift und Stempel Agentur
Agentur
Gefahrgut
Verschluss/ Plombenangaben erforderlich
Das Fehlen von Schadensangaben, insbesondere von Gebrauchsspuren dient nicht als Nachweis für den intakten Zustand der LE bei der Auflieferung
1) nichtzutreffendes streichen

Protocollo check-in
per unità di carico contenenti merci pericolose


Check-In / und Meldezettel LE | Datum/Uhrzeit
Versandbahnhof | Auflieferer/ Kfz- Kennzeichen
LE 1
LE 2
Kennzeichnung Ct/ TC 1)
Länge (Fuß)
Breite (Fuß/ m)
Höhe (Fuß/ m)
Profil C (nach Verladerichtlinie Band 2)
LE mit oberen Eckbeschlägen:
CSC Sicherheitszulassungsschild mit ACEP ja
CSC Sicherheitszulassungsschild ohne ACEP
Herstell- / Prüfdatum
Registrier- Nr./ amtl. Kennzeichen WB/ TWB/ SAnh/ TSAnh 1)
Profil/ Längencode S C
Profil cm Kompatibilitätscode
Kodifizierung fehlt
Prov. Kodifizierung.
Anzahl Plomben
Abfallschild „ A "
Nur 1 Kodenummernschild vorh.
gültig bis
Zeichen
Schadcode(s) LE 1 *
Schadcode(s) LE 2 *
* Falls Schäden durch vorhandene Codes nicht eindeutig zugeordnet werden können, sind diese mit 99 zu erfassen und zu beschreiben.
Betriebsgefährdung
Ausschluss aus sonstigen Gründen (ggf. mit Agentur oder EVU abstimmen)
Im Fall des wiederholten Checks nach vorheriger Abweisung. Ausschlussmängel wurden behoben. LE ist versandfähig.
Unterschrift Checker
Unterschrift und Stempel für vollständig ausgefülltes Check-Protokoll
Name des Fahrers (Blockschrift)
Unterschrift des Fahrers
Unterschrift und Stempel Checker
Unterschrift und Stempel Agentur
Gefahrgut
Verschluss/ Plombenangaben erforderlich
Das Fehlen von Schadensangaben und Gebrauchsspuren dient nicht als Nachweis für den intakten Zustand der LE bei der Auflieferung
1) nichtzutreffendes streichen

Protocollo check-in
per unità di carico senza merci pericolose

DIRETTIVE DI TRASPORTO VIGENTI NEL TRAFFICO COMBINATO

DISPOSIZIONI GENERALI VALIDE PER TUTTE LE UNITÀ DI CARICO

- L'unità di carico deve presentare una codificazione valida (codificazione secondo ISO oppure UIC), cioè deve avere l'ammissione tecnica al trasporto su rotaia.

- Nel caso di trasporto di merci pericolose o di rifiuti l'unità di carico deve essere munita di un'apposita etichettatura corretta e completa.

- Unità di carico da sdoganare sono da dotare di tutti i documenti accompagnatori di rilevanza doganale e di piombi doganali. Piombi e sigilli doganali devono essere intatti.

- Il carico deve essere caricato e assicurato secondo le direttive vigenti nel settore del Trasporto Combinato (vedi anche manuale BGL/BGF „Laden und Sichern", tomo 2, assicurazione del carico nel Trasporto Combinato Strada/Rotaia.) Nel caso di trasporto di coil d'acciaio valgono disposizioni particolari che vanno rispettate.

- Tutte le porte e sponde frontali e laterali dell'unità di carico devono essere chiuse e fissate.

- Tutte le cerniere di porte e di sponde devono essere in uno stato ineccepibile.

- Le sponde laterali e frontali nonché le gli elementi portanti dell'unità di carico non devono presentare né deformazioni né incrinature.

- Nel caso di trasbordo di unità di carico mediante pinze, gli spigoli prensili devono essere intatti. Sopra ogni spigolo va applicata una striscia d'orientamento di colore giallo o contrastante, larga ca. 100 mm. Nel caso di montaggio di lamiere di protezione per teloni sopra lo spigolo prensile, esse non devono sporgere oltre la superficie di fissaggio dello spigolo e non devono essere né storte né lente.

- Il box per i documenti accompagnatori, che va montato all'unità di carico, non deve essere danneggiato.

- In generale, le disposizioni di chiusura di unità di carico caricate devono essere munite di appropriati mezzi di assicurazione (p.e. piombi, serrature di sicurezza).

piombo intatto

telone laterale aperto

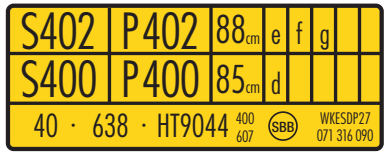
spigolo prensile con contrassegno corretto

box per documenti

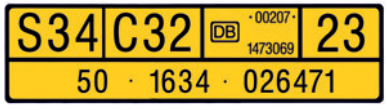
targa di codificazione per semirimorchi
(validità di durata limitata)

targa di codificazione per semirimorchi
(altezza cavalletto 98cm)

targa di codificazione per megatrailer



targa di codificazione per semirimorchi
(ammessi al trasporto con diverse altezze)



targa di codificazione per casse mobili (cisterne)

TARGA DI CODIFICAZIONE PER SEMIRIMORCHI, CASSE MOBILI (CISTERNE)

- Per il trasporto nel traffico combinato tutte le unità di carico devono presentare una codificazione valida su entrambi i lati longitudinali. La targa di codificazione gialla va applicata a tutte le unità di carico (p.e. semirimorchi, casse mobili (cisterne)), che vengono trasbordate tramite pinze. Lo stesso vale per tutte le unità di carico, le cui misure divergono da quelle comuni ISO (20, 30, 40, 45 piedi). La codificazione non solo serve da etichettatura per l'ammissione tecnica, ma rende anche più facile la combinazione tra unità di carico e carro adatto durante le operazioni terminalistiche. La struttura contenutistica della targa può differire secondo il tipo di unità di carico.

DIRETTIVE DI TRASPORTO PER UNITÀ DI CARICO CON TELONE

- La merce caricata non deve toccare il telone.
- I teloni devono essere in uno stato sicuro. Piccoli fori o tagli sono ammissibili fino ad un diametro massimo / lunghezza massima di 3 cm, danneggiamenti di dimensioni più grandi vanno incollati oppure saldati.
- Le cinghie di chiusura verticali devono essere infilate nelle asole del telone. In caso di mancanza delle asole occorre fissare la cinghia con un filo di ferro o di plastica.
- Le asole del telone devono essere in uno stato ineccepibile.
- La distanza tra le singole asole non deve superare 200 mm. Nell'ambito delle chiusure delle porte e dei supporti verticali è ammessa una distanza massima di 300 mm.
- Protezioni di teloni a fissaggio zigzag con ganci semplici non sono permesse.
- I supporti del tetto esterni non devono essere deformati (altrimenti il telone si piega). Non è permesso l'utilizzo di unità di carico con meno di tre assi di legno orizzontali supporti verticali non si devono inclinare inserite tra i supporti verticali (lato longitudinale e posteriore).

- Il cavo TIR (cavo di sicurezza) deve essere infilato nelle asole del telone. È permessa la mancanza di massimo tre asole, purché non manchino in serie e purché il cavo TIR sia fissato mediante un filo di ferro o di plastica. Lo stesso vale anche per anelli di rinforzo delle asole gravemente deformati.

- Costruzioni di teloni con fissaggio tramite cavi di gomma sono ammesse solo nel caso in cui, oltre al cavo di gomma, viene utilizzato anche il cavo TIR, correttamente infilato nelle asole del telone (non è permesso l'uso di ganci per il fissaggio del cavo TIR).

- Non è permesso fissare i cavi di assicurazione carico alle sponde e ai supporti della costruzione.

- I capi del cavo TIR possono essere collegati tramite nodo doppio, a patto che, allo scopo di garantire l'assicurazione del telone, siano state usate tutte le asole applicate alla parte posteriore dell'unità di carico. Non è permesso fare nodi in altri punti del cavo. È ammessa la mancanza di un'asola sola.

- Come tipo di cavi si accettano:

  - Cavi di canapè o sisal con un diametro minimo di 8 mm e muniti di un rivestimento in materia plastica trasparente;
  - cavi metallici d'acciaio con un diametro minimo di 3 mm con o senza rivestimento in materia plastica trasparente.

NOTA

- Anche nel caso di unità di carico con pareti a costruzione stabile non si ammettono danneggiamenti più gravi alle sponde esterne.

Taglio incollato mediante nastro adesivo

Capi del cavo TIR con nodo

Fissagggio a zigzag

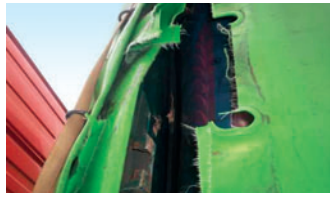
Carico in contatto con il telone

Taglio nel telone

Assicurazione insufficiente del telone

Assicurazione tramite cavo di gomma

Uso inammissibile del cavo TIR


Telone strappato e asole danneggiate

Supporto superiore deformato

Manca il fissaggio del telone, ma uso corretto della cinghia verticale

PARTICOLARITÀ NEL CASO DI UNITÀ DI CARICO CON TELONE TIPO CURTAINSIDER

- Nel caso di trasbordo di unità di carico con telone tipo curtainsider i teloni scorrevoli devono essere chiusi e l'asta di bloccaggio deve essere inserita nell'apposito dispositivo d'arresto.

- Le cinghie di serraggio devono essere chiuse e fissate. È permesso l'utilizzo di una cinghia danneggiata per ogni lato, purché sia provvisoriamente fissata e purché non si trovi direttamente vicino all'asta di bloccaggio. Occorre agganciare la chiusura nell'apposito dispositivo, parallelamente al longherone d'angolo. Le cinghie di serraggio fissate non devono toccare lo spigolo prensile. La chiusura non deve presentare nessuna deformazione.

- Per il fissaggio del telone tipo curtainsider non è necessario infilare un cavo TIR supplementare nelle asole delle cinghie di serraggio.

- Unità di carico con teloni tipo curtainsider sono adatte al trasporto fino ad una velocità massima di 140 km/h, se sono munite di una targa „Code XL" o "EN 12642 – XL".

Semirimorchio con telone tipo curtainsider

Telone scorrevole aperto

Targa di codificazione e etichetta „Code XL"

DIRETTIVE DI TRASPORTO PER SEMIRIMORCHI

- I semirimorchi devono presentare una codificazione UIC valida e, in conformità alle direttive del paese di provenienza, una targhetta di collaudo per il traffico stradale pubblico (p.e. collaudo TÜV). Inoltre devono essere muniti di una targa.

- I semirimorchi devono essere in uno stato tecnico sicuro (ruote, spigoli prensili, gambe di sostegno, luci posteriori ecc.).

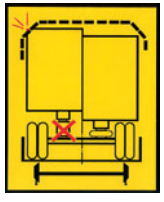
- La manovella per il regolamento in altezza delle gambe di sostegno deve essere montata e fissata nella posizione più alta. Nel caso di semirimorchi dotati di una protezione inferiore ribaltabile laterale o posteriore, essa deve essere ribaltata in alto e fissata al momento della consegna oppure prima del tiro gru o prima del deposito.

- Per il trasporto su rotaia i semirimorchi vanno dotati di una protezione inferiore ribaltabile laterale e posteriore con chiusura funzionante.

- Nel caso di trasbordo e di trasporto su rotaia di semirimorchi con sospensione pneumatica, essa deve essere abbassata e sfiata.

Manovella non fissata

Protezione inferiore laterale deformata



Etichetta supplementare per semirimorchi a sospensione pneumatica

Protezione inferiore posteriore alzata

DIRETTIVE DI TRASPORTO PER CASSE MOBILI

- I dispositivi di fissaggio delle gambe di sostegno devono essere intatti e regolarmente arrestati.
- Nel caso in cui i dispositivi di fissaggio dovessero essere danneggiati, le gambe di sostegno vanno fissate tramite un altro collegamento sicuro.
- Le gambe di sostegno delle casse mobili devono essere in uno stato tecnico sicuro.

Cassa mobile con gambe di sostegno fissate

DIRETTIVE DI TRASPORTO PER CONTAINER

- I container devono presentare una codificazione valida secondo ISO 6346 con indicazioni di altezza o/e larghezza. Inoltre devono essere provvisti di una targhetta CSC valida, che indica la data della prossima revisione oppure conferma la partecipazione al procedimento ACEP.
- I pezzi d'angolo superiori e inferiori devono essere intatti.

Targhetta CSC con la conferma di partecipazione

Punto di fissaggio della targhetta CSC

DISPOSIZIONI DI COSTRUZIONE E REVISIONE PER CONTAINER

CSC: Le esigenze tecniche per container sono stabilite dalle norme internazionali CSC (International Convention for Safe Containers). È importante che i container portino la rispettiva targhetta e che la data della prossima revisione non sia scaduta. Normalmente il periodo tra data di fabbricazione e prima revisione dura cinque anni. In seguito l'ammissione tecnica va rinnovata ogni trenta mesi. Nel caso in cui il container è soggetto al procedimento ACEP, la data di revisione indicata sulla targhetta non ha nessuna rilevanza per l'ammissione al trasporto.

ACEP: Nel caso in cui il container è sottoposto al procedimento ACEP (Approved Continuos Examination Program), il proprietario si occupa, a responsabilità propria, dei necessari controlli, dei lavori di manutenzione e delle riparazioni. Sulla targhetta CSC o accanto ad essa viene indicata la partecipazione al procedimento ACEP. In questo caso non è necessario indicare la data della prossima revisione sulla targhetta CSC.

In generale container senza targhetta CSC valida oppure senza indicazione di partecipazione al procedimento ACEP sono esclusi dal trasporto. Nel caso in cui non si dovesse trattare né di container tipo ISO (etichettatura "ic") né di container ammessi al trasporto secondo fiche UIC 592-4*, essi vanno trattati come casse mobili. In questo caso devono essere muniti di una targa di codificazione gialla.

*Etichettatura "it" in combinazione con il simbolo

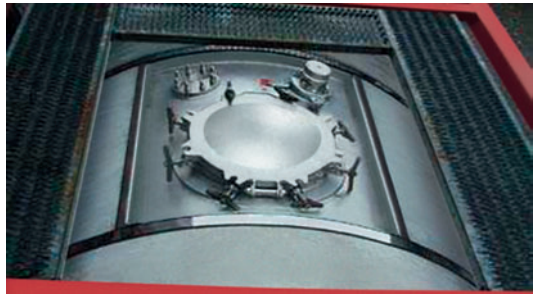
PARTICOLARITÀ NEL CASO DI CONTAINER CISTERNA

- Le valvole dei container devono essere chiuse.
- La flangia cieca deve essere montata sulla valvola.
- Bisogna chiudere la copertura di protezione delle valvole.
- Il coperchio del duomo ed eventuali coperture devono essere chiusi.
- Gli attacchi esterni, come p.e. il raccordo di carico, non devono sporgere dal quadro esterno del container cisterna.
- I nastri di giunzione per cisterne, nel caso in cui siano utilizzati, devono essere in uno stato intatto e devono essere fissati in maniera correlta. In nessun caso è permesso che l'isolamento della cisterna sia visibile oppure sporga.
- Container cisterna con aiuto di salita devono essere muniti di un segnale di pericolo contro linee elettriche aeree (ISO 6346). Il segnale va attaccato vicino all'aiuto di salita.
- Quadri, aiuti di salita e montatoi non devono presentare nessun danneggiamento e devono essere in uno stato tecnico sicuro.
- In generale l'isolamento della cisterna deve presentare uno stato sicuro e intatto.
- Il montaggio posteriore di elementi non è permesso.
- In particolare nel caso di trasporto di merci pericolose non è permessa la presenza di residui della merce caricata sui lati esterni della cisterna.

NOTA

- Anche nel caso di trasporto di container vuoti e non depurati queste prescrizioni vanno rispettate.

Flangia cieca non montata



Coperchio del duomo chiuso

Copertura di protezione aperta

Container cisterna con codificazione UIC

DISPOSITIVI DA RISPETTARE NEL TRASPORTO DI MERCI PERICOLOSE E DI RIFIUTI

- Per il trasporto di merci pericolose nei container, semirimorchi o nelle casse mobili, ogni unità di carico deve essere munita di etichette di pericolo (placards) e/o di pannelli di pericolo arancioni, in conformità alle norme ADR/RID o al code IMDG. Le etichette di pericolo vanno applicate in determinati punti. Lo stesso vale anche per etichette (p.e. per sostanze riscaldate e/o pericolose), che vanno applicate in certi casi, in conformità alle disposizione valide nel trasporto di merci pericolose. Per ulteriori informazioni si prega di contattare la nostra website ww.kombiverkehr.de > Customer information > Hazardous goods & waste > Marking of loading units.

Semirimorchi con etichettaturacorretta per rifiuti e merci pericolose nel trasporto marittimo.

- Le etichette di pericolo, i pannelli e le targhe devono essere né danneggiati né modificati.

Container cisterna a 4 camere con etichettatura corretta per il trasporto di merci pericolose

- Informazioni riguardanti etichette di pericolo, pannelli e targhe si trovano nel capitolo 5,3 dell'ADR / RID e del code IMDG.

- Le unità di carico in consegna contenenti rifiuti devono mantenere la loro etichettatura fino al loro scarico tramite gru al terminal di destinazione.

- Poiché le etichette e le targhe, durante il trasporto, sono esposte a forti carichi, esse devono essere resistenti agli agenti atmosferici. Lo stesso vale anche per l'adesivo utilizzato.

A CHI RIVOLGERSI

KOMBIVERKEHR

DOMANDE GENERALI RIGUARDANTI IL TERMINAL-CHECK-IN

REPARTO PRODUZIONE, TERMINALS, PROCESSI OPERATIVI

Daniel Jähn
telefono +49 69/7 95 05-3 17
telefax +49 69/7 95 05-3 09
e-mail djaehn@kombiverkehr.de

DOMANDE TECNICHE RIGUARDANTI IL TERMINAL-CHECK-IN

REPARTO TECNICO

Peter Rheindorf
Maximilianstraße 28B
D-53111 Bonn
telefono +49 2 28/65 19-24 oder -25
telefax +49 2 28/69 15 83
e-mail kombiverkehr-bonn@t-online.de

DOMANDE RIGUARDANTI IL TRASPORTO DI MERCI PERICOLOSE E RIFIUTI

REPARTO PRODUZIONE TRASPORTO DI MERCI PERICOLOSE / RIFIUTI

Ullrich Lück
Köhlfleetdamm 5
D-21129 Hamburg
telefono +49 40/30 70 59 60
telefax +49 40/30 70 59 69
e-mail ulueck@kombiverkehr-gefahrgut.de

DB SCHENKER RAIL

Bodo Geißler
telefono +49 61 31/15-6 23 64
e-mail Bodo.Geissler@dbschenker.eu