



Ogólne wytyczne **Mocowanie ładunków i inne związane z tym kwestie w VPK Paper**

Wersja 1.0



01	Wprowadzenie	str.03
02	Potrzebny osprzęt	str.04
03	Obowiązki i odpowiedzialność	str.07
04	Specjalne zasady dotyczące bezpieczeństwa żywności (GMP)	str.09
05	Zasady bezpieczeństwa	str.10
06	Plan postępowania po przybyciu na miejsce	str.12
07	Metody załadunku	str.14
08	Procedura układania mat antypoślizgowych	str.24
09	Administracja	str.26
10	Godziny otwarcia	str.27
11	Bramy wjazdowe	str.28
12	Objaśnienie pojęć	str.30
13	Certyfikacja	str.31
14	Dane kontaktowe	str.32
15	Prawa autorskie	str.32



01. Wprowadzenie

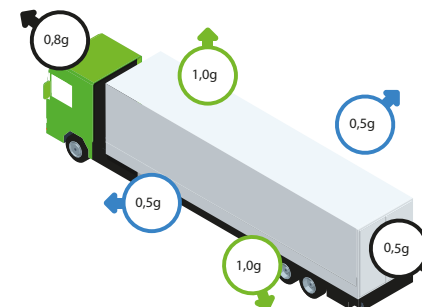
Zabezpieczanie towarów odgrywa ważną rolę w codziennym procesie ich wysyłki i zapewnia bezpieczne warunki ich transportu drogą lądową. W tym podręczniku chcemy dokładnie wyjaśnić wszystkim osobom zaangażowanym w proces załadunku, w jaki sposób należy zabezpieczyć ładunek. Opisujemy też dodatkowe warunki, które muszą spełniać ciężarówki przewożące ładunek papieru.

Niniejszy podręcznik został opracowany z uwzględnieniem następujących norm:

- **EN 12195-1: 2010:** Zestawy do utwierdzania ładunków na pojazdach drogowych - Bezpieczeństwo - Część 1: Obliczanie sił mocowania
- **EN 12641-2:** Nadwozia wymienne i pojazdy do ich przewozu – Opończe - Część 1: Wymagania minimalne
- **EN 12642:** 2007, kod L: Zabezpieczenie ładunku w pojazdach drogowych – Konstrukcja nadwozia pojazdów użytkowych – Wymagania minimalne
- **EN 12195-2 część 2:** Pasy mocujące ładunki na pojazdach drogowych
- **EN 12640:** Mocowanie ładunków na pojazdach drogowych

Zawarte tu instrukcje dotyczą wyłącznie mocowania ładunków w zabudowanych samochodach ciężarowych/naczepach z kurtyną przesuwną oraz do zwartego załadunku kontenerów. Przestrzeganie opisanych tu zasad pracy zagwarantuje, że ładunek będzie w stanie wytrzymać działanie następujących sił:

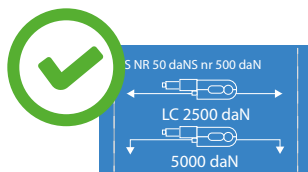
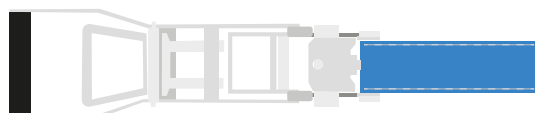
- Zatrzymanie awaryjne do przodu – 0,8 g w kierunku przodu
- Zatrzymanie do tyłu – 0,5 g w kierunku tyłu
- Siły boczne – 0,5 g w obu kierunkach
- Krzywa S – 0,5 g w obu kierunkach
- Siła w górę – 1,0 g
- Siła w dół – 1,0 g



02. Potrzebny osprzęt

Do zabezpieczenia ładunku potrzebne są następujące elementy:

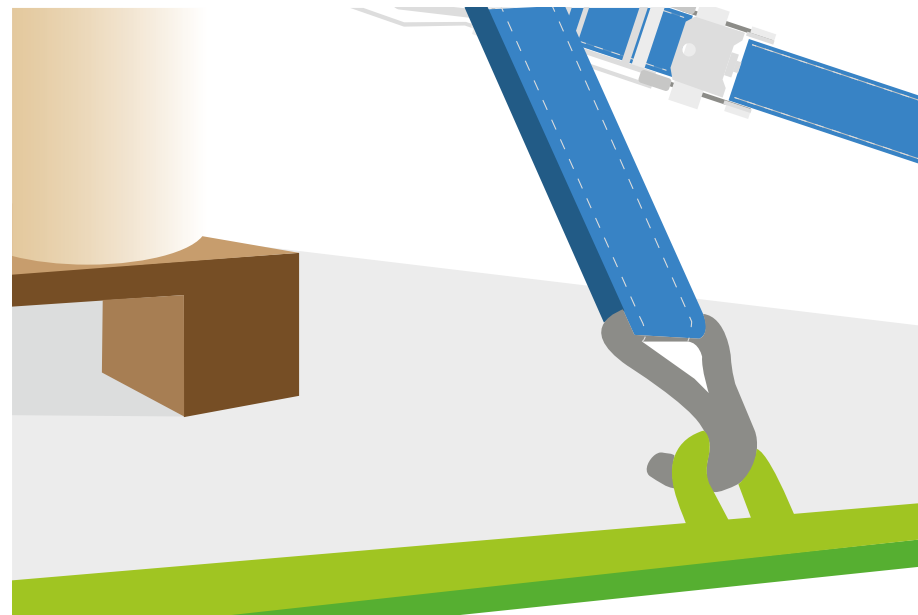
- 12 dwuczęściowych nieuszkodzonych odciągów taśmowych z napinaczami zapadkowymi o wstępnej sile napięcia co najmniej STF = 500 daN i wartości zdolności mocowania co najmniej LC = 5000 daN.



- 24 ochroniacze krawędzi z zaokrąglonym profilem narożnym z tworzywa sztucznego, dostosowane do odciągów taśmowych (patrz poniższy przykład).



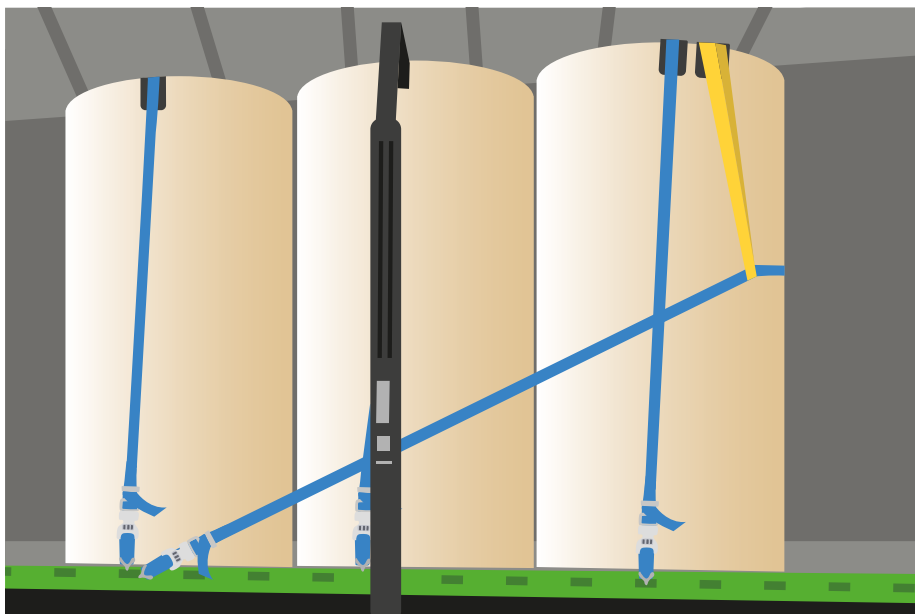
- Ciężarówka posiadająca punkty mocowania zgodne z normą EN 12195-2.



- Wystarczająca ilość mat antypoślizgowych do zabezpieczenia ładunku: (dł. x szer. x grubość)
 - maty antypoślizgowe o minimalnych wymiarach 300 x 300 x 8 milimetrów i minimalnym współczynniku tarcia μ równym 0,6;
 - maty antypoślizgowe o wymiarach 1400 x 150 x 8 milimetrów i minimalnym współczynniku tarcia μ równym 0,6;
 - lub wystarczająca liczba rolek maty antypoślizgowej o wymiarach 5000 x 150 x 8 milimetrów i minimalnym współczynniku tarcia μ równym 0,6.



- 1 zawiesz pasowe do mocowania szpringowego (czołowego) – używane w przypadku ładunków, które nie są ustawione w sposób zwarty do ściany przedniej naczepy. Wymiary: 4 metry obwodu i minimalne bezpieczne obciążenie robocze (SWL) 2000 kg.



Zastosowanie pasów mocujących z węzłami lub 2 pasów założonych na skos na pierwszej rolce nie jest dozwoloną alternatywą mocowania!



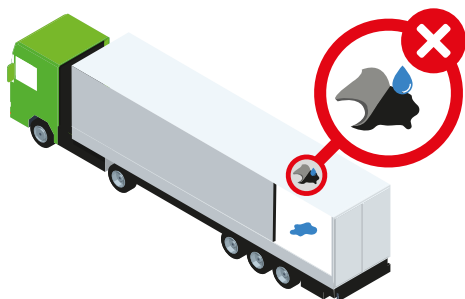
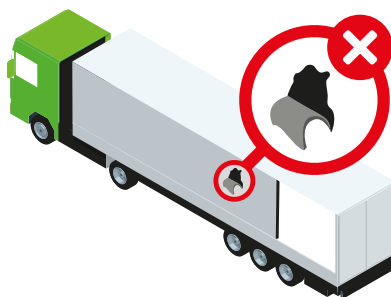
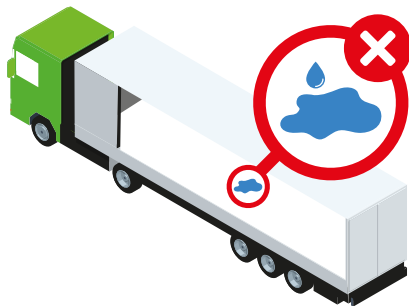
03. Obowiązki i odpowiedzialność

Firma przewozowa

- Firma przewozowa musi podjąć niezbędne środki, aby utrzymać powierzone jej towary w idealnym stanie podczas transportu.
- Firma przewozowa zapewnia również wszelkie środki niezbędne do spełnienia wymogów w zakresie mocowania ładunków (patrz temat „Potrzebny osprzęt”).
- Każda naczepa powinna posiadać ścianę przednią o zdolności zatrzymania siły 5000 daN zgodnie z normą EN 12642: 2007, kod L.
- Podłoga naczepy musi być wystarczająco nośna, aby utrzymać ciężar wózka widłowego (5,5 t) wraz z ładunkiem (maksymalnie 3,5 t).
- Wodoszczelna plandeka i podłoga.
- Zdejmowane lub ruchome kłonicie.
- Wewnętrzna wysokość przyczepy = wysokość rolek + 20 cm.

Kierowca ciężarówki

- Kierowca ciężarówki odpowiada za zamocowanie ładunku oraz umieszczenie mat antypoślizgowych i czyszczenie podłogi ładowni!
- Podłoga ładowni musi być równa, czysta, sucha i nieuszkodzona, bez wyczuwalnych intensywnych zapachów.
- Na podłodze ładowni nie mogą się znajdować żadne zanieczyszczenia, takie jak kurz, drzazgi, wióry ... itp.
- Przyczepa musi spełniać zasady Dobrych Praktyk Produkcyjnych – GMP (patrz temat „Bezpieczeństwo żywności”).
- W zależności od liczby rolek papieru do załadunku, kierowca musi na podstawie dopuszczalnego obciążenia osi określić odległość między ścianą przednią a pierwszą załadowaną rolką!
- Kierowca ma przestrzegać zasad bezpieczeństwa obowiązujących na terenie danego zakładu (patrz punkt 5.).



- Zapach
 - Naczepa powinna być całkowicie wolna od zapachów.
- Elementy mechaniczne
 - Drzwi, mechanizmy zamknięć/blokad, słupki i zamki muszą znajdować się w dobrym stanie i zapewniać możliwość dokładnego zamknięcia ładowni.

Każda przyczepa, która zostanie uznana za niespełniającą wymogów, zostanie odrzucona przez VPK Paper.



04. Specjalne zasady dotyczące bezpieczeństwa żywności (GMP)

- Nasi klienci używają dostarczanego papieru do produkcji opakowań, które mogą mieć styczność z żywnością. Musimy zapewnić, by podczas transportu nie doszło do żadnego zanieczyszczenia (biologicznego, chemicznego, fizycznego).
- Podczas transportu rolek papieru absolutnie zakazane jest przewożenie innych ładunków w naczepie. Każda naczepa, w której znajduje się inny ładunek, nie zostanie przyjęta.
- Zarezerwowane naczepy muszą zostać sprawdzone pod kątem ewentualnego zanieczyszczenia (np. zabrudzenia podłogi produktem chemicznym).



05. Zasady bezpieczeństwa

Obowiązkowe noszenie kamizelki odblaskowej.



Obowiązkowe jest noszenie obuwia ochronnego o stalowych noskach.



Na terenie zakładu obowiązuje ograniczenie prędkości do 10 km/godz.



Na terenie zakładu obowiązuje zakaz palenia.



Kierowcom ciężarówek i pasażerom nie wolno opuszczać kabiny ciężarówki podczas załadunku i/lub rozładunku.



Rozładunek bel makulatury za pomocą „ruchomej podłogi” jest dozwolony tylko wtedy, gdy naczepa jest wyposażona w zdalne sterowanie.



Rozpalanie ognia jest niedozwolone



Napoje alkoholowe są niedozwolone



Prace związane z załadunkiem i/lub rozładunkiem rozpoczną się dopiero wtedy, gdy kierowca będzie w swojej kabinie (z wyjątkiem użycia ruchomej podłogi).



Wymagane korzystanie z drabinki schodkowej, narzędzia Multi-stick i/lub drabiny.



06.

Plan postępowania po przybyciu na miejsce

Inbound – ładunki przychodzące (rozładunek starego papieru)

Obowiązkowe zgłoszenie przybycia

Po przybyciu na miejsce rozładunku zawsze zgłoś się do recepcji. Zawsze postępuj zgodnie z lokalnymi instrukcjami i parkuj wyłącznie na wyznaczonych miejscach parkingowych.

Otwarcie naczepy po przydzieleniu stanowiska

Natychmiast po przybyciu na miejsce rozładunku kierowca musi otworzyć naczepę z obu stron.

Czekanie w kabinie podczas załadunku i rozładunku

Rozładunek towarów może być bardzo niebezpieczny. Zawsze trzymaj się z dala od wózków widłowych i pracujących urządzeń, nie opuszczaj kabiny pojazdu bez pozwolenia i nawiązuj kontakt wzrokowy, aby nie narażać siebie i innych osób na ryzyko.

Czyszczenie ciężarówki

Po rozładunku towarów kierowca ma obowiązek pozamiatania ciężarówki przed opuszczeniem miejsca rozładunku.

Dodatkowe wymogi

Od kierowców ciężarówek oczekuje się znajomości jednego z następujących języków:

- niderlandzkiego,
- francuskiego,
- angielskiego,
- niemieckiego.

Jeśli kierowca nie zna żadnego z tych języków i nie zrozumie przez to dobrze instrukcji/poleceń i/lub nie zastosuje się do nich, firma VPK Paper zakaze mu wstępu na swój teren.

Outbound – ładunki wychodzące (załadunek towarów)

Obowiązkowe zgłoszenie przybycia

Po przybyciu na miejsce załadunku zawsze zgłoś się do recepcji. Zawsze postępuj zgodnie z lokalnymi instrukcjami i parkuj wyłącznie na wyznaczonych miejscach parkingowych.

Otwarcie naczepy po przydzieleniu stanowiska i kontrola naczepy

Przed załadunkiem towarów osoba dokonująca załadunku musi skontrolować naczepę. Kontrola ta zagwarantuje, że ładunek zostanie dostarczony w nienaruszonym stanie i że spełnione są wymogi GMP.

Czekanie w kabinie podczas załadunku i rozładunku

Załadunek towarów może być bardzo niebezpieczny. Zawsze trzymaj się z dala od wózków widłowych i pracujących urządzeń, nie opuszczaj kabiny pojazdu bez pozwolenia i nawiązuj kontakt wzrokowy, aby nie narażać siebie i innych osób na ryzyko.

Kontrola towarów

Po załadunku kierowca ciężarówki musi zawsze wzrokowo sprawdzić stan towarów. W razie wykrycia uszkodzenia powinien wykonać cyfrowe zdjęcia, dopóki ładunek znajdujący się jeszcze w pojeździe. Kierowca ma też odnotować uszkodzenie w dokumentach przewozowych. W przypadku, gdyby liczba otrzymanych jednostek towaru różniła się z ilością podaną w liście przewozowym, należy zgłosić tę nieprawidłowość firmie VPK Paper.

Zabezpieczenie towarów

Ładunek powinien być zabezpieczony przed przesuwaniem się i przewracaniem poprzez zamocowanie odciągami taśmowymi. Mocowanie musi być wykonane w taki sposób, aby materiały użyte do zabezpieczenia nie uszkodziły ładunku.

(Patrz rozdział „Metody załadunku”)

Podpisanie dokumentów

Kierowca ciężarówki ma obowiązek prawidłowego wypełnienia i podpisania wszystkich dostarczonych dokumentów, takich jak:

- CMR,
- karta zgłoszenia,
- list przewozowy.

Dodatkowe wymogi

Od kierowców ciężarówek oczekuje się znajomości jednego z następujących języków:

- niderlandzkiego,
- francuskiego,
- angielskiego,
- niemieckiego.

Jeśli kierowca nie zna żadnego z tych języków i nie zrozumie przez to dobrze instrukcji/poleceń i/lub nie zastosuje się do nich, firma VPK Paper zakaze mu wstępu na swój teren.

07. Metody załadunku

Pionowy załadunek rolek papieru ustawionych w linii w sposób zwarty

Sposób pracy

Rolki papieru są ustawiane pionowo, od ściany przedniej, bez wolnej przestrzeni pomiędzy nimi.

- a. Dwie maty antypoślizgowe na rolkę umieścić (w widoczny sposób) wzdłuż, pod zewnętrznymi krawędziami rolki (patrz punkt 8).
- b. Zastosuj dwa ochraniacze krawędzi na rolkę.
- c. Każda rolka musi być zawsze zabezpieczona pasem mocującym.
- d. Wstępna siła napięcia musi wynosić co najmniej 500 daN.
- e. Wszystkie rolki muszą być załadowane metodą kształtową (patrz rysunek poniżej).
- f. Ostatnia rolka musi być zabezpieczona trzecią matą antypoślizgową umieszczoną z tyłu.



Pionowy załadunek rolek papieru ustawionych w linii NIE w sposób zwarty

Sposób pracy

Rolki papieru są ustawiane pionowo, a między ścianą przednią a pierwszą rolką jest odstęp (= załadunek NIE w sposób zwarty, patrz rysunek poniżej).

- a. Dwie maty antypoślizgowe na rolkę umieścić (w widoczny sposób) wzdłuż, pod zewnętrznymi krawędziami rolki (patrz punkt 8).
- b. Zastosuj dwa ochraniacze krawędzi na rolkę.
- c. Każda rolka musi być zawsze zabezpieczona pasem mocującym.
- d. Wstępna siła napięcia musi wynosić co najmniej 500 daN.
- e. Przednia rolka musi być zamocowana szpryngowo za pomocą dodatkowego zawiesia pasowego.
- f. Ostatnia rolka musi być zabezpieczona trzecią matą antypoślizgową umieszczoną z tyłu.

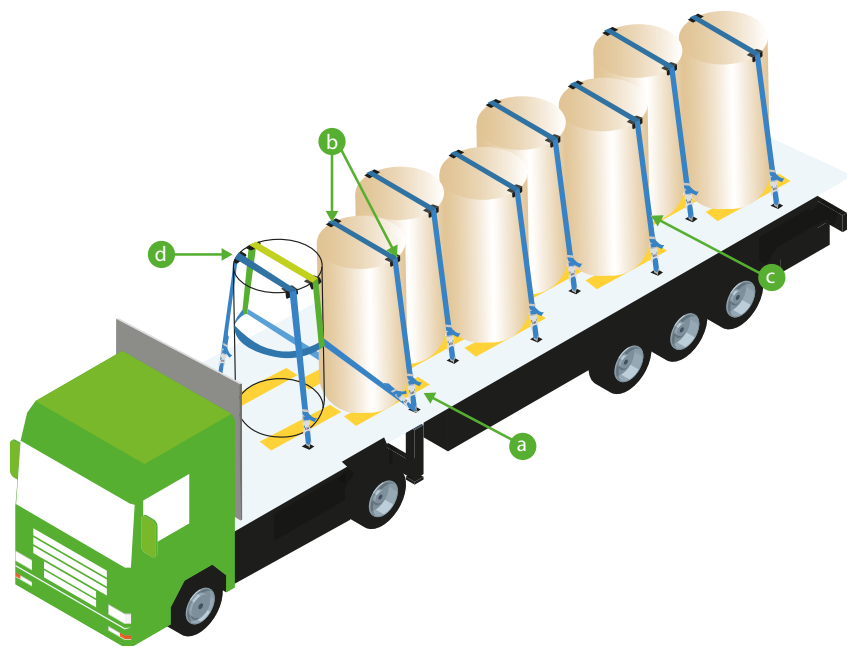


Pionowy załadunek rolek papieru ustawionych naprzemiennie NIE w sposób zwarty

Sposób pracy

Rolki papieru są ustawiane pionowo, a między ścianą przednią a pierwszą rolką jest odstęp.

- a. Dwie maty antypoślizgowe na rolkę umieść (w widoczny sposób) wzdłuż, pod zewnętrznymi krawędziami rolki (patrz punkt 8).
- b. Zastosuj dwa ochraniacze krawędzi na rolkę.
- c. Każda rolka musi być zawsze zabezpieczona jednym pasem mocującym.
- d. Wstępna siła napięcia musi wynosić co najmniej 500 daN.
- e. Wszystkie rolki muszą być załadowane metodą kształtową (patrz rysunek poniżej).
- f. Ostatnia rolka musi być zabezpieczona trzecią matą antypoślizgową umieszczoną z tyłu.
- g. Przednia rolka musi być zamocowana szpringowo za pomocą dodatkowego zawiesia pasowego.



Pionowy załadunek rolek papieru ustawionych naprzemiennie w sposób zwarty

Sposób pracy

Rolki papieru są ustawiane pionowo, naprzemiennie od ściany przedniej i bez wolnej przestrzeni pomiędzy nimi.

- a. Dwie maty antypoślizgowe na rolkę umieść (w widoczny sposób) wzdłuż, pod zewnętrznymi krawędziami rolki (patrz punkt 8).
- b. Zastosuj dwa ochraniacze krawędzi na rolkę.
- c. Każda rolka musi być zawsze zabezpieczona jednym pasem mocującym.
- d. Wstępna siła napięcia musi wynosić co najmniej 500 daN.
- e. Wszystkie rolki muszą być załadowane metodą kształtową (patrz rysunek poniżej).
- f. Ostatnia rolka musi być zabezpieczona trzecią matą antypoślizgową umieszczoną z tyłu.

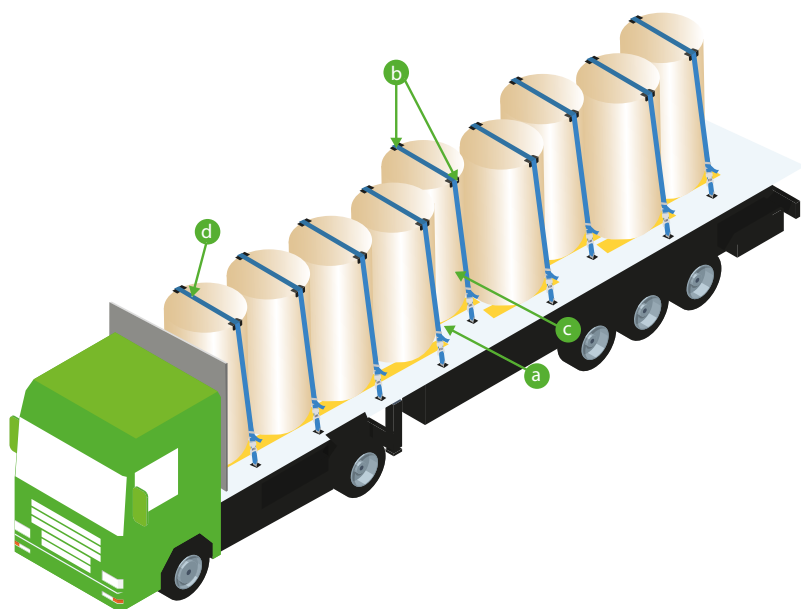


Pionowy załadunek rolek papieru ustawionych w linii i naprzemiennie w sposób zwarty

Sposób pracy

Rolki papieru są ustawiane pionowo, naprzemiennie od ściany przedniej i bez wolnej przestrzeni pomiędzy nimi.

- a. Dwie maty antypoślizgowe na rolkę umieść (w widoczny sposób) wzdłuż, pod zewnętrznymi krawędziami rolki (patrz punkt 8).
- b. Zastosuj dwa ochraniacze krawędzi na rolkę.
- c. Każda rolka musi być zawsze zabezpieczona jednym pasem mocującym.
- d. Wstępna siła napięcia musi wynosić co najmniej 500 daN.
- e. Wszystkie rolki muszą być załadowane metodą kształtową (patrz rysunek poniżej).
- f. Ostatnia rolka musi być zabezpieczona trzecią matą antypoślizgową umieszczoną z tyłu.



Załadunek palet ustawionych obok siebie lub naprzemiennie

Sposób pracy

Palety są układane w stopy o wysokości dwóch, obok siebie lub naprzemiennie.

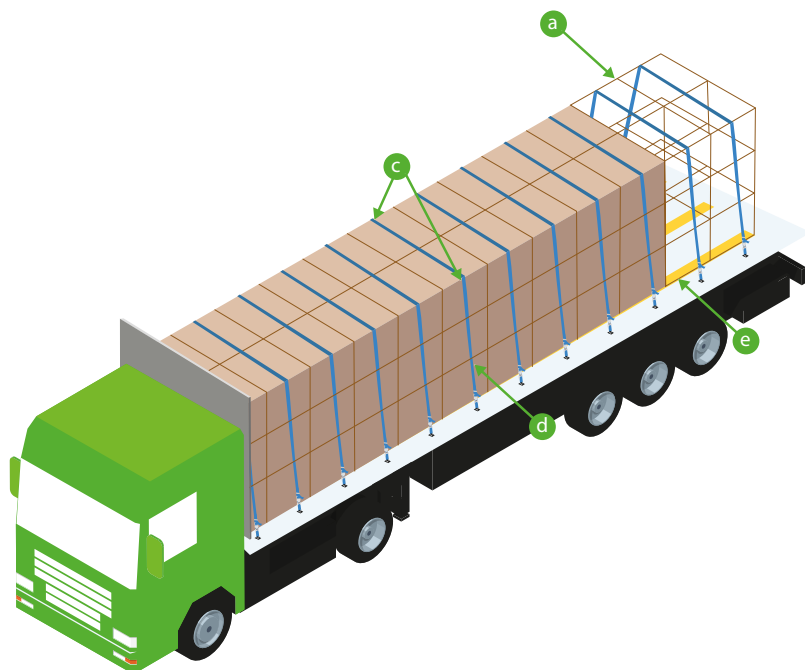
- a. Każdy stos palet musi być ZAWSZE zabezpieczony pasem mocującym.
- b. Zastosuj dwa ochraniacze krawędzi na każdy stos palet, na całej szerokości naczepy.
- c. Wstępna siła napięcia musi wynosić co najmniej 500 daN.
- d. Załadunek metodą kształtową (patrz rysunek poniżej).



Załadunek bel makulatury

Sposób pracy

- a. Ładunek musi być zawsze załadowany metodą kształtową (patrz rysunek poniżej).
- b. Załaduj tylko pełne stopy.
- c. Nie jest wymagane stosowanie ochraniaczy krawędzi.
- d. Na każdej beli makulatury załóż pasy mocujące (*).
- e. Zastosuj dwie maty antypoślizgowe pod każdy stos bel papieru.



(*) Uwaga: wyżej opisany sposób załadunku nie dotyczy użycia „ruchomych podłóg” i ciężarówek z certyfikatem TUV.

VPK Paper zapewni rejestrację odpadów, która będzie potrzebna przewoźnikowi do transportu odpadów innych firm.

Załadunek kontenerów

Kontrola kontenera

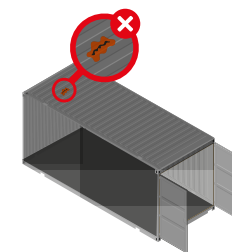
Wymagania jakościowe dla kontenerów opierają się na kryteriach inspekcji UCIRC (Unified Container Inspection and Repair Criteria) ustanowionych przez Międzynarodową Izbę Żeglugi. Oprócz tych instrukcji, przy przyjęciu kontenera należy też wziąć pod uwagę wymogi obowiązujące w danej branży.

Kontrola ta zagwarantuje, że odbiorca otrzyma ładunek w nienaruszonym stanie i że spełnione są wymogi AEO w zakresie ochrony i bezpieczeństwa łańcucha dostaw. Przy załadunku kontenera obowiązują też przepisy dotyczące GMP.

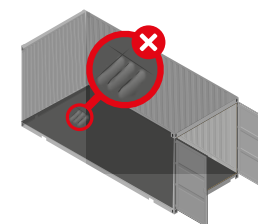
Niedozwolony jest załadunek nieskontrolowanego kontenera.

Przed załadunkiem kontenera operator wózka widłowego musi sprawdzić następujące kwestie:

Brak dziur w dachu.



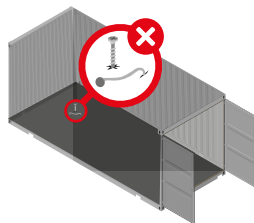
Brak uszkodzeń lub nierówności w podłodze.



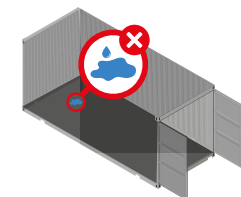
Brak obcych materiałów na podłodze.



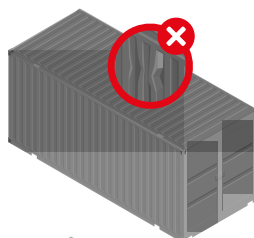
Brak wystających gwoździ lub śrub w podłodze.



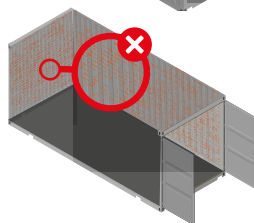
Brak płynów na podłodze.



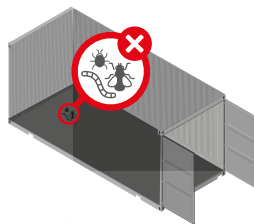
Brak uszkodzeń ścian.



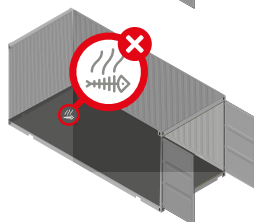
Brak rdzy lub pleśni we wnętrzu kontenera.



Brak owadów w kontenerze.



Brak obcych/dziwnych zapachów w kontenerze.



Zwarte ustawienie ładunku w kontenerze

Jeśli kontener jest załadowany w zwarty sposób, jego nadbudowa zabezpiecza ładunek. Pochłania ona bowiem siły dynamiczne występujące podczas jazdy. Oznacza to, że gdy kontener jest załadowany w sposób zwarty, nie trzeba stosować żadnych dodatkowych elementów do zabezpieczenia ładunku.

VPK Paper korzysta z kontenerów 40-stopowych.

Wymiary:

- Długość: 12,02 m
- Szerokość: 2,35 m
- Wysokość: 2,39 m
- Pojemność użytkowa = 67,7 m³

Przy załadunku zwartym mogą być ładowane następujące kombinacje towaru:

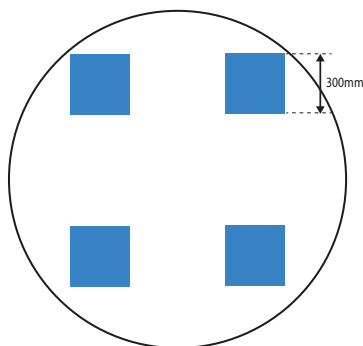
Wysokość (mm)	1050	1300	1500	1650	1800	1850	2000
Ø 1450	11	11	11	11	11	10	10
Ø 1400	11	11	11	11	11	10	10
Ø 1350	12	12	12	12	12	12	12
Ø 1250	14	14	14	14	14	14	13

	ustawione w sposób zwarty, przy czym wszystkie rolki papieru są załadowane naprzemiennie
	ustawione w sposób zwarty, przy czym pierwsza i ostatnia rolka papieru znajduje się pośrodku ładowni

08. Sposób układania mat antypoślizgowych

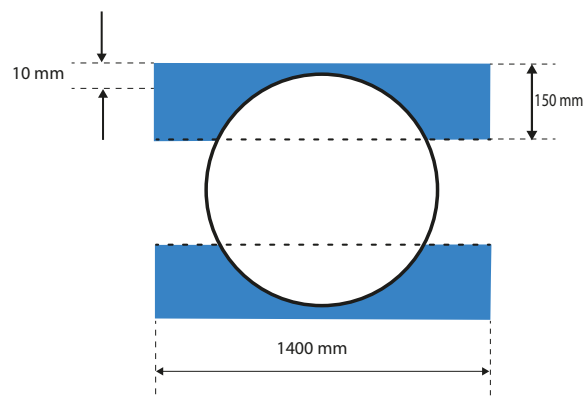
Układanie mat antypoślizgowych o wymiarach 300 x 300 x 8 (co najmniej 4 sztuki na rolkę).

Tego typu maty antypoślizgowe można zakupić w VPK Paper.

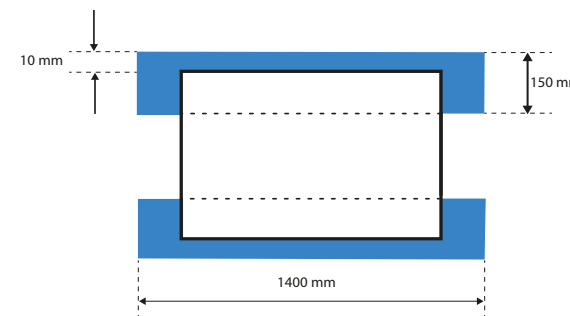


Układanie mat antypoślizgowych w 1 kawałku o wymiarach 1400 x 150 x 8

Tego typu maty antypoślizgowe można zakupić w VPK Paper
Dla rolek papieru (rysunek: widok z góry):



Dla bel papieru (rysunek: widok z góry):



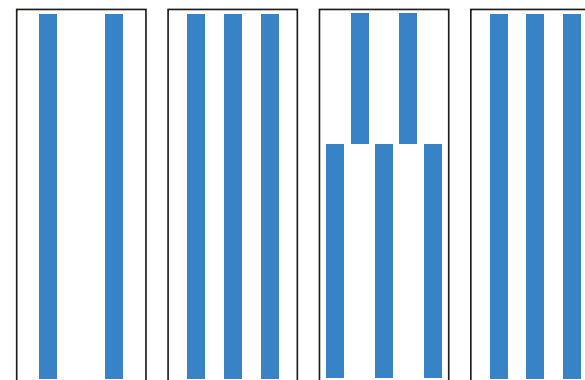
Dozwolone jest stosowanie tylko mat antypoślizgowych składających się z 1 kawałka!

Układanie rolek mat antypoślizgowych

Istnieje możliwość zakupu mat antypoślizgowych od VPK Paper za opłatą, która zostanie pobrana za pomocą samofakturowania.

Specyfikacja mat antypoślizgowych:

- Długość x szerokość x grubość → 1400 x 150 x 8 mm
- Współczynnik tarcia 0,6 μ
- Mata antypoślizgowa jest w 1 kawałku.



10. Administracja

a. Rezerwacja przedziałów czasowych

Aby zapewnić płynną obsługę ciężarówek i zminimalizować czas oczekiwania, obowiązuje system rezerwacji przedziału czasowego. Ciężarówki, które zgłoszą się poza zarezerwowanym dla nich przedziałem czasowym, otrzymają w miarę możliwości nowy przedział czasowy.

b. Zasady bezpieczeństwa

Wymogi dotyczące ŚOI: kierowcy muszą posiadać obowiązkowe środki ochrony indywidualnej (ŚOI). VPK Paper nie zapewnia żadnych ŚOI, a kierowcy bez wymaganych ŚOI nie zostaną wpuszczeni na jej teren (patrz „Zasady bezpieczeństwa”).

c. Ograniczenia dotyczące parkowania

Przed lub po załadunku nie wolno parkować ciężarówki na parkingach w pobliżu zakładu (w obszarze mieszkalnym). W wyjątkowych przypadkach można zaparkować na terenie zakładu po uzyskaniu na to zgody i pozwolenia na parkowanie.

d. Zgłaszanie niebezpiecznych zdarzeń

W przypadku kolizji lub uszkodzenia sprzętu kierowca i VPK Paper muszą wypełnić formularz oświadczenia o zdarzeniu drogowym. Formularz ten NIE zostanie podpisany.

e. Sprawdzanie ładunku

Po załadunku kierowca musi sprawdzić, czy rolki papieru znajdują się w dobrym stanie. Jeśli nie, kierowca zgłosi to operatorowi wózka widłowego. W razie zgłoszenia skarg zastosowanie ma konwencja CMR.

f. Brak możliwości załadunku towaru

Jeśli ciężarówka nie może zostać załadowana, należy wypełnić formularz „Zgłoszenie braku możliwości załadunku towaru” (rapport niet laden van goederen). Obie strony (VPK Paper i kierowca ciężarówki) muszą otrzymać podpisany formularz. Skarga nie zostanie rozpatrzona, gdy nie będzie do niej dołączony raport.

11. Godziny otwarcia

Godziny otwarcia w Oudegem

Adres: Oude Baan 120, B-9200 Dendermonde:

- BW6 (P67 i Demag)
 - Poniedziałek-piątek, w godzinach 6.00-18.00
 - Sobota po wcześniejszym umówieniu
 - W niedzielę zamknięte
- BW9 (PM1)
 - Poniedziałek-piątek, w godzinach 6.00-16.00 (w godzinach 22.00-6.00 tylko po wcześniejszym umówieniu)
 - Sobota po wcześniejszym umówieniu
 - W niedzielę zamknięte
- BW5 (Kontenery)
 - Poniedziałek-piątek, w godzinach 6.00-18.00
 - Sobota po wcześniejszym umówieniu
 - W niedzielę zamknięte
- BW2 (makulatura)
 - Poniedziałek-czwartek, w godzinach 6.00-22.00
 - Piątek w godzinach 6.00-16.00
 - Poniedziałek-czwartek, nocne rozładunki w godzinach 4.00-6.00
 - Sobota po wcześniejszym umówieniu
 - W niedzielę zamknięte

Godziny otwarcia w Dendermonde (Bosveld):

Adres: Bosveld 12, 9200 Dendermonde:

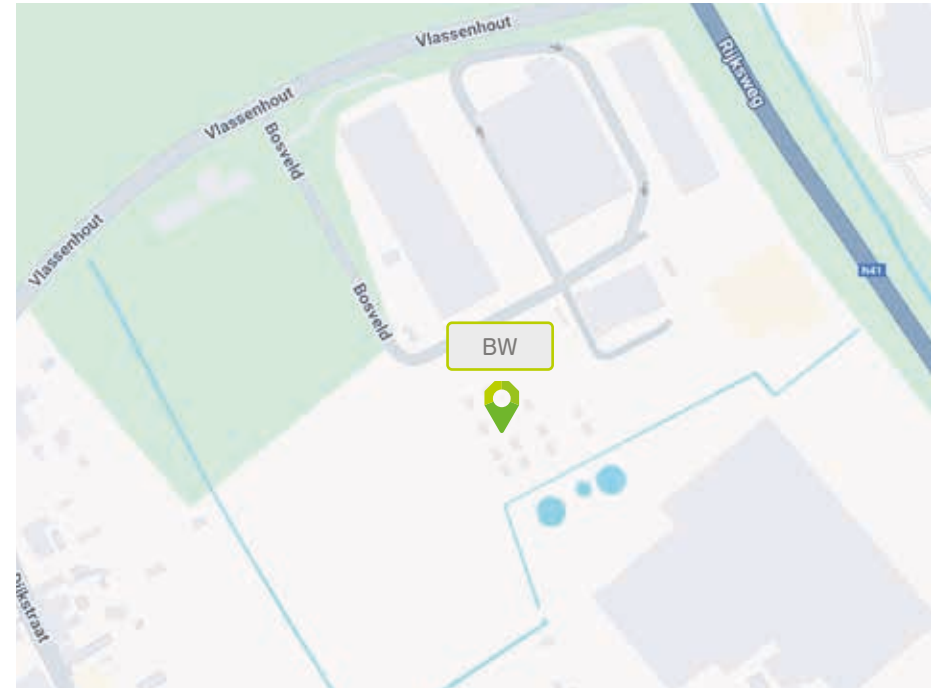
- Po wcześniejszym umówieniu

12. Bramy wjazdowe

Oudegem



Dendermonde



13. Objaśnienie pojęć

STF = standard traction force – siła napięcia

LC = lashing capacity – siła/zdolność mocowania

daN = dekaniuton – jednostka siły

SWL = safety working load – bezpieczne obciążenie robocze – wyrażone w kilogramach

ŚOI = Środki ochrony indywidualnej

14. Certyfikacja

Wszystkie metody załadunku opisane w tym podręczniku zostały przetestowane zgodnie z normami EN12342-B i EN12195 przez firmę certyfikującą ESTL pod następującymi numerami certyfikatów:

- 20140417_VPK_HV_14_01 → palety zawierające dyski papierowe
- 20140417_VPK_HV_14_02 → 250 rolek papieru ustawionych w linii
- 20140417_VPK_HV_14_03 → 250 rolek papieru ustawionych naprzemiennie
- 20140417_VPK_HV_14_04 → 250 rolek papieru z mocowaniem szpringowym (komb.)
- 20140417_VPK_HV_14_05 → 280 rolek papieru ustawionych w linii
- 20140417_VPK_HV_14_06 → 280 rolek papieru ustawionych naprzemiennie
- 20140417_VPK_HV_14_07 → 280 rolek papieru z mocowaniem szpringowym ustawionych w linii
- 20140417_VPK_HV_14_08 → 280 rolek papieru z mocowaniem szpringowym (komb.)

Stabilność ładunku, stowarzyszenie certyfikujące – EUMOS:

- Certyfikaty:
 - Eumos 40509VPK001 4 warstw
 - Eumos 40509VPK002 5 warstw
 - Eumos 40509VPK003 6 warstw
 - Eumos 40509VPK004 7 warstw
 - Eumos 40509VPK005 8 warstw
 - Eumos 40509VPK006 9 warstw
 - Eumos 40509VPK007 10 warstw
 - Eumos 40509VPK008 11 warstw
 - Eumos 40509VPK009 12 warstw
 - Eumos 40509VPK0010 14 warstw

15. Dane kontaktowe

- Logistyka inbound – logistyka ładunków przychodzących → **0032479712283**
- Logistyka outbound – logistyka ładunków wychodzących → **0032473852974**
- Planowanie transportu → **sales.paper@vpkgroup.com**

16. Prawa autorskie

Zakazuje się powielania i/lub upubliczniania jakichkolwiek części niniejszej publikacji, niezależnie od tego, w jaki sposób zostałyby to dokonane, bez uzyskania na to uprzednio pisemnej zgody VPK Paper.



