

**SQAS 2022 Transportdienst**

**Fragebogen überarbeitet version 2**



Version 25/22/22

**SQAS 2022 Transportdienst – Fragebogen**

**6. Management der Unterauftragnehmer**

 6.1 Ausführung durch Unterauftragnehmer

 6.2 Überwachung der Leistung von Unterauftragnehmern für Transporte/Straße

**7. Ausstattung: Spezifikation, Inspektion, Wartung und Kalibrierung**

 7.1 Ausstattungsspezifikation

 7.2 Geräte-Inspektion, Wartung und Kalibrierung

**8. Verhaltensbasierte Sicherheit (BBS oder gleichwertiges Programm)**

 8.1 Verhaltensbasierte Sicherheit für sicheres Fahren

 8.2 Best Practice Richtlinien für sicheres Beladen/Entladen von Straßentransportmitteln

 8.3 Vorbeugendes Sicherheitsverhalten aller Dienstleistungspartner durch BBS

[**9**](#_Toc81404717)[**Management von Treibhausgasemissionen (GHG)**](#_Toc81404718)

9.1 [Scope 1: Emissionsmessung von Fahrzeugen, die sich im Besitz oder unter der Kontrolle des Unternehmens befinden](#_Toc81404719)

9.2 [Scope 2: Emissionen aus Elektrizität](#_Toc81404720)

9.3 [Scope 3](#_Toc81404721)

9.4 [Berechnung der Gesamtemissionen (Scope 1, 2 und 3)](#_Toc81404722)

9.5 [Berechnung der Tonnenkilometer](#_Toc81404723)

9.6 [Berechnung der Emissionsintensität](#_Toc81404724)

9.7 [Konsolidierung und Berichterstattung von Emissionen](#_Toc81404725)

9.8 [Schulung](#_Toc81404726)

9.9 [Reduzierung der Emissionen](#_Toc81404727)

[**10**](#_Toc81404728)[**Sicherung**](#_Toc81404729)

[10.1](#_Toc81404730) [Sicherung beim Transport](#_Toc81404731)

[10.2](#_Toc81404732) [Sicherung bei der Handhabung von (HCDG) gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotential](#_Toc81404733)

[**11**](#_Toc81404734)[**Kontrolle der Tätigkeiten**](#_Toc81404735)

[11.1](#_Toc81404736) [Kundenschnittstelle](#_Toc81404737)

[11.2](#_Toc81404738) [Planung und Kommunikation](#_Toc81404739)

[11.3](#_Toc81404740) [Betrieb](#_Toc81404741)

[11.4](#_Toc81404742) [Verwaltung](#_Toc81404743)

[11.5](#_Toc81404744) [Temporary storage and internal transfer of packaged goods](#_Toc81404745)

[11.6](#_Toc81404746) [Transport von Trockenprodukten, einschließlich Kunststoffen und Polymeren](#_Toc81404747)

[**12**](#_Toc81404748)[**Besondere Transportdienstleistungen und damit verbundene Tätigkeiten**](#_Toc81404749)

[12.1](#_Toc81404750) [Umschlagterminal für Container/Fahrzeuge](#_Toc81404751)

 [12.2. Container-Depot](#Container_depot)

[**13**](#_Toc81404752)[**Betriebsstätten-Inspektion und Betriebsanweisungen**](#_Toc81404753)

[13.1](#_Toc81404754) [Betriebsstätten-Inspektion](#_Toc81404755)

[13.2](#_Toc81404756) [Standort Aktivität](#_Toc81404757)

[13.3](#_Toc81404758) [Wartungs- und Reparaturwerkstatt](#_Toc81404759)

[13.4](#_Toc81404760) [Flüssiglager: Tanks, Brennstoff, Tankstelle und Abfall](#_Toc81404761)

[13.5](#_Toc81404762) [Fahrzeuge und anderes Equipment (Auflieger, Tankcontainer, IBCs usw.)](#_Toc81404763)

[**14**](#_Toc81404764)[**Handhabung von Lebens- und Futtermitteln und Produkten, die mit solchen in Kontakt kommen können.**](#_Toc81404765)

[14.1](#_Toc81404766) [Wendet das Unternehmen GMP/GMP+ und/oder HACCP-Grundsätze an?](#_Toc81404767)

[14.2](#_Toc81404768) [Berücksichtigt die Personalpolitik des Unternehmens die besonderen Bedingungen hinsichtlich der Hand-habung von Lebens- und Futter-mitteln und Materialien, die mit diesen in Kontakt kommen können?](#_Toc81404769)

[14.3](#_Toc81404770) [Sind die Rückverfolgbarkeit und Produktkonformitätsmaßnahmen in allen Prozessen ausreichend umgesetzt?](#_Toc81404771)

[14.4](#_Toc81404772) [Sind schriftliche Anweisungen und Dokumentation vorhanden um die Aufrechterhaltung der Produktqualität sicherzustellen?](#_Toc81404773)

[14.5](#_Toc81404774) [Wurden angemessene Vorsichts-maßnahmen getroffen, um Kreuz-Kontamination und Degradation während des Betriebsablaufs zu verhindern?](#_Toc81404775)

[14.6](#_Toc81404776) [Sind angemessene und geeignete Hygienemaßnahmen getroffen?](#_Toc81404777)

[14.7](#_Toc81404778) [Gibt es schriftliche Verfahrensanweisungen für den Fall von Produkt-Beanstandungen, Produktrückrufen und die Behandlung von Vorfällen?](#_Toc81404779)

[14.8](#_Toc81404780) [Gibt es schriftliche Verfahrensanweisungen für interne Audits?](#_Toc81404781)

[14.9](#_Toc81404782) [Gibt es ein schrifliches, geeignetes Be- und Entladeverfahren?](#_Toc81404783)

[14.10](#_Toc81404784) [Ist die gesamte Ausrüstung, die mit Produkten in Berührung kommt, dafür ausgelegt, die Produktqualität zu schützen ?](#_Toc81404785)

[14.11](#_Toc81404786) [Werden geeignete schriftliche Verfahrensanweisungen in Bezug auf Tierfutter angewandt?](#_Toc81404787)

|   | **SQAS Transport 2022 überarbeitete Fassung 2 - Fragebogen & Leitlinien - Deutsche Version** **Der neue Text in Bezug auf die Version 2019 ist blau. Neuer überarbeiteter Text ist in grün.** **Der neue Text der Version 2 ist in rot.****(\*) Der Buchstabe "M" in dieser Spalte kennzeichnet eine Frage, die den obligatorischen OCS-Anforderungen entspricht.** | **OCS (\*)** |
| --- | --- | --- |
| **Item N°** |   |  |  |
| **6** | **Management der Unterauftragnehmer** | **Management der Unterauftragnehmer** |  |
| **6.1** | **Ausführung durch Unterauftragnehmer** | **Ausführung durch Unterauftragnehmer** |  |
| **6.1.1** | **Firmenpolitik zum Unternehmereinsatz** | **Firmenpolitik zum Unternehmereinsatz** |  |
|  |   | Es ist von entscheidender Bedeutung, dass jede Straßentransportdienstleistung, die an einen Unterauftagnehmervergeben wird, unter den gleichwertigen Arbeitssicherheits-, Gesundheits-, Umwelt-, Sicherungs~~,~~ Qualitäts-und CSR-Standards des Hauptauftragnehmers betrieben wird. Der assessierte Hauptauftragnehmer muss über Systeme verfügen, die diese Sicherheit bieten, und zwar in Übereinstimmung mit den Richtlinien der CEFIC/ECTA für den Einsatz von Unterauftragnehmern. CEFIC Website: <https://cefic.org/library-item/guidelines-on-subcontracting-of-chemical-road-transport>Das assessierte Unternehmen muss die im Transport auf der Straße eingesetzten Unterauftragnehmer als voll integrierte Unterauftragnehmer, nicht integrierte Unterauftragnehmer oder Spot Unterauftragnehmer im Einklang mit den Richtlinien einordnen. Für andere "verkehrsbezogene Dienstleistungen" sind gleichwertige Standards zu beachten. Zu den verkehrsbezogenen Dienstleistungen gehören: Reinigungsstationen, Cross-Dock-Dienstleister, intermodale Dienstleister, Barge, Schiene und Depots. |  |
| 6.1.1.1 | Hat das bewertete Unternehmen ein schriftliches Verfahren für die Vergabe von straßentransport und verkehrsbezogenen Dienstleistungen (einschließlich des Auswahlverfahrens, der Leistungsbeurteilung und der Überwachung)? | Der schriftliche Prozess des Unterauftragnehmer-Managements beschreibt die Auswahl der Subunternehmer. Er muss klar definieren, dass straßentransportbezogene und andere verkehrsbezogene Dienstleistungen erst dann unter Vertrag genommen werden, wenn die Arbeitssicherheits-, Gesundheits-, Umwelt-, Sicherungs-, Qualitäts- und CSR-Managementsysteme bewertet und als vergleichbar mit denen des assessierten Hauptauftragnehmers eingestuft wurden. In dem schriftlichen Prozess werden auch die Voraussetzungen für eine laufende Beurteilung der Leistung des Subunternehmers festgehalten. Der schriftliche Prozess sollte alle von den Kunden definierten Einschränkungen berücksichtigen. Diese Frage ist nicht anwendbar für Transporte, die nicht auf der Straße durchgeführt werden. |  |
| 6.1.1.2 | Spiegeln sich die Anforderungen und Einschränkungen der beauftragenden Chemieunternehmen (einschließlich Spot-Subunternehmer-Einsatz), in den schriftlichen Verfahren wider? | Es ist zu prüfen, dass alle kundenspezifischen Anforderungen der Chemieunternehmen ergänzend zu den Anforderungen der Cefic/ECTA Guidelines "Subcontracting" (Subunternehmereinsatz) spezifiziert sind. |  |
| 6.1.1.3 | Gibt es für den Fall, dass die Subunternehmer Kunststoffgranulat transportieren, einen dokumentierten Prozess, der die Logistiklösung definiert und auswählt und die Servicepartner auswählt, einschließlich einer Risikobewertung, die die OCS-Anforderungen abdeckt? | Die Organisation muss die Auswahlkriterien festlegen, die für den verantwortungsvollen Umgang mit Granulat relevant sind. Zu den Auswahlkriterien können SQAS-Bewertung, OCS-Zertifizierung, ISO 14001-Zertifizierung oder die Einhaltung anderer gleichwertiger Standards gehören. | M |
| **6.1.2** | **Voll integrierte Unterauftragnehmer/ Fahrer für Transporte/Straße (FIS)** | **Voll integrierte Unterauftragnehmer/ Fahrer (FIS)** |  |
|  |   | Transportunternehmen können als Unterauftragnehmer für einen assessierten Hauptspediteur (Hauptauftragnehmer) Transportdienstleistungen auf der Straße anbieten und vollständig in das Management System des assessierten Hauptspediteurs (Hauptauftragnehmers) integriert werden, ohne jedoch ihren Status als eigenständiges Unternehmen zu verlieren und ohne die Möglichkeit einzuschränken für andere Hauptspediteure oder als Hauptspediteur selbst zu arbeiten.Das folgende ist ein typisches Beispiel für eine solche Integration: • der Subunternehmer ist in das Transportplanungssystem des assessierten Hauptspediteurs integriert, und• die Fahrerschulung des Subunternehmers ist vollständig in das Fahrer-Schulungsprogramm des assessierten Hauptspediteurs integriert, und• die Leistungs-Bewertung ist identisch mit der des assessierten Hauptspediteurs, etc. Der Assessor muss die FIS-Fahrer wie Mitarbeiter des Hauptspediteurs in Bezug auf Arbeitssicherheits-, Gesundheits-, Umwelt-, Qualitäts-, Sicherungs- und CSR-Perspektiven betrachten.Der voll integrierte Subunternehmer ist völlig frei~~,~~ seine individuellen Standards festzulegen und sollte daher vom assessierten Hauptspediteur sorgfältig ausgewählt werden.Die mit dem Subunternehmer unterzeichnete oder erzielte Vereinbarung sollte alle zwischen den Parteien vereinbarten Standards widerspiegeln. Die Leistung des voll integrierten Subunternehmers sollte überwacht werden und regelmäßige Besprechungen sollten im Rahmen des Verbesserungsprozesses folgen.Die Beurteilung seiner Leistung muss in die SQAS-Bewertung des assessierten Hauptspediteurs integriert werden. Wenn im PAD angegeben wird, dass voll integrierte Subunternehmer nicht eingesetzt werden, wird dieses Kapitel N/A sein. Um die Umsetzung der schriftlichen Verfahren zu überprüfen, muss die Bewertung Interviews mit einer Reihe von Fahrern beinhalten. |  |
|  |   | Der Gutachter hat über die Dauer der Beurteilung mindestens zwei Fahrer zur Befragung zu identifizieren, einschließlich vollintegrierter Subunternehmer (falls zutreffend). Die befragte Anzahl soll einen akzeptablen objektiven Überblick über das Unternehmen geben. |  |
| 6.1.2.1 | Sind die voll integrierten Subunternehmer, die von dem bewerteten Unternehmen eingesetzt werden, in einer Übersicht "zugelassene Subunternehmer-/ Fahrer" gelistet? | Überprüfen Sie stichprobenartig anhand aktueller ausgewählter Transportaufträge, dass alle Transportunternehmen in der Liste der zugelassenen voll integrierten Unterauftragnehmer/Fahrer aufgeführt sind. |  |
| 6.1.2.2 | Gibt es schriftliche Verfahrensanweisungen, die sicherstellen, dass voll integrierte Unterauftragnehmer/Fahrer in alle Teile des Management-Systems des Unternehmens einbezogen sind? | Wie in 6.1.2 erklärt, sollen diese Fahrer wie eigene Fahrer in das Management-System des beurteilten Unternehmens einbezogen sein. Werden ihre Zugmaschinen/Trailer nicht wie die eigenen Zugmaschinen/ Trailer gewartet/inspiziert, muss ein Nachweis dafür vorhanden sein, dass das Unternehmen die Wartung/Inspektion einem Review unterzieht. Überprüfen Sie dies durch Befragung. |  |
| **6.1.3** | **Nicht integrierte Unterauftragnehmer für Transporte/Straße (NIS)** | **Nicht integrierte Unterauftragnehmer für Transporte/Straße (NIS)** |  |
|  |   | Nicht integrierte Unterauftragnehmer sind dem assessierten Hauptauftragnehmer bekannte, für Transporte auf der Straße eingesetzte Logistikdienstleister, mit eigenem Management-System. Die Fahrer sind ausschliesslich dem nicht integrierten Unterauftragnehmer weisungsgebunden. Ist der Unterauftragnehmer nicht in das Management-System des assessierten Hauptauftragnehmers integriert, sollte dieser sowohl einen Abgleich der Standards des Unterauftragnehmers gegen die Kriterien seines Kunden durchführen als auch im Sinne des best practice gegen sämtliche der in diesen Richtlinien enthaltenen Kriterien.Dem Hauptauftragnehmer obliegt die Auswahl der Beurteilungsmethode, jedoch bietet SQAS eine wertvolle Hilfestellung.Ist der potenzielle Unterauftragnehmer nach SQAS beurteilt, kann der assessierte Hauptauftragnehmer den SQAS-Bericht anschauen und prüfen, ob die Anforderungen seines Kunden und seine eigenen erfüllt werden. Fasst der Hauptauftragnehmer ins Auge, einen SQAS-bewerteten Unterauftragnehmer zu beauftragen, liefert ihm der SQAS-Bericht Angaben über die Kernpunkte in Bezug auf G, S, U und Q. Liegt kein SQAS-Bericht vor, muss der assessierte Hauptauftragnehmer die Kriterien selbst auswählen und ihre Einhaltung überprüfen und überwachen. Der assessierte Hauptauftragnehmer muss eigene Aufzeichnungen über die Beurteilung und Leistung seiner Unterauftragnehmer aufbewahren gemäß den Kriterien dieser Richtlinien zur Vergabe von Unteraufträgen. Unter der Voraussetzung, das gleichwertige Angaben zu den G, S, U und Q-Standards vorliegen, hindern die Richtlinien den assessierten Hauptauftragnehmer nicht daran, Vereinbarungen mit Unterauftragnehmern abzuschließen, die gemäß anderer Beurteilungs- oder Zertifizierungssysteme beurteilt wurden.Wenn im PAD (allgemeine Angaben zum Unternehmen) angegeben ist, dass keine nicht integrierten Unterauftragnehmer eingesetzt werden, ist dieses Kapitel mit „N/A“ zu beurteilen. |  |
| 6.1.3.1. | Sind die nicht integrierten Subunternehmer, die von der bewerteten Firma eingesetzt werden, in einer Liste der zugelassenen Subunternehmer/Fahrerliste aufgeführt? | Überprüfen Sie anhand aktueller stichprobenartig ausgewählter Transportdienstleistungsaufträge, dass alle Dienstleister des zuständigen Verantwortlichen als Unterauftragnehmer aufgelistet und zugelassen sind. |  |
| 6.1.3.2. | Stellt das bewertete Unternehmen den Fahrern nicht integrierter Unterauftragnehmer ein Fahrerhandbuch wie in 11.3.1 definiert zur Verfügung oder überprüft es, ob das Fahrerhandbuch des Unterauftragnehmers dem des eigenen Unternehmens entspricht? | Suchen Sie nach einem Nachweis (Unterlagen) dafür, dass das Fahrerhandbuch allen gelisteten nicht integrierten Unterauftragnehmer zur Verfügung gestellt bzw. deren eigenes Fahrerhandbuch auf Übereinstimmung geprüft wurde. Überprüfen Sie das Mitführen des Fahrerhandbuchs (in der letzt gültigen Fassung), wenn Sie Fahrer befragen. Wenn das Handbuch ausgehändigt wird, können sensible Informationen unkenntlich gemacht/entfernt sein. Verifizieren Sie, dass die Punkte von Frage 11.3.1.4 im Subunternehmerhandbuch enthalten sind.Diese Frage gilt auch für ein Unternehmen, das nur über NIS (keine Fahrer und keine FIS) verfügt und kein eigenes Fahrerhandbuch hat. Das bewertete Unternehmen muss die Dokumentenanforderungen für Fahrer definieren und an NIS aushändigen. Das bewertete Unternehmen muss prüfen, ob das NIS-Fahrerhandbuch mit diesen Anforderungen übereinstimmt. | X |
| **6.1.4** | **Nicht geplante Spotdienstleistungen (Transporte/Straße) durch Unterauftragnehmer**  | **Nicht geplante Spotdienstleistungen (Transporte/Straße) durch Unterauftragnehmer** |  |
|  |   | Als Spotdienstleistung wird der kurzfristig angesetzte Einsatz von Unterauftragnehmern bezeichnet, deren Auswahl anhand eines telefonbuchähnlichen Verzeichnisses, z.B. Internet, Minitel oder der Gelben Seiten getroffen wird. Für Spotdienstleistungen ausgewählte Unterauftragnehmer sind wie alle anderen Unterauftragnehmer zu behandeln, d.h. sie sollten die vom assessierten Hauptauftragnehmer und dessen versendendem Kunden festgelegten G, S, U & Q-Standards einhalten. Wenn im PAD (allgemeine Angaben zum Unternehmen) angegeben ist, dass keine Beauftragung von Spotdienstleistungen durch Unterauftragnehmer erfolgt, wird dieses Kapitel mit „N/A“ beurteilt |  |
| 6.1.4.1. | Werden für den Fall, dass das assessierte Unternehmen in der Logistikkette Spotdienstleister einsetzen muss, Mindestanforderungen dokumentiert und deren Einhaltung von den für Transporte/Straße eingesetzten Spotdienstleistern eingefordert? | Suchen Sie nach Nachweisen dafür, dass die Mindestanforderungen (beschrieben in 6.2.1.1.a, 6.2.1.1.e, 6.2.1.1.f, 6.2.1.1.i und 6.2.1.1.k) kommuniziert wurden und deren Einhaltung überprüft wird. |  |
| **6.2** | **Überwachung der Leistung von Unterauftragnehmern für Transporte/Straße** | **Überwachung der Leistung von Unterauftragnehmern für Transporte/Straße** |  |
| **6.2.1.** | **Leistungskriterien** | **Leistungskriterien**In den Niederlassungen von Unternehmen mit mehreren Standorten kann ein zentrales System für die Auswahl und Überwachung von Unterauftragnehmern existieren. In diesem Fall gilt immer Abschnitt 6.2.1 |  |
| 6.2.1.1. | Gibt es eine schriftliche Dienstleistungs-Vereinbarung mit jedem für Transporte auf der Straße eingesetzten Unterauftragnehmer (voll intergrierte und nicht integrierte Unterauftragnehmer), die die Anforderungen und Standards in Bezug auf folgende Kriterien enthält: | Der Assessor muss alle Anforderungen, die im Fragebogen aufgeführt sind, prüfen.Überprüfen Sie eine Stichprobe der Unterauftragnehmerakten und haken Sie die Leistungskriterien ab, die in den formellen Vereinbarungen mit vollintegrierten und nicht integrierten Unterauftragnehmern angegeben sind. Bei einer formellen Vereinbarung kann es sich um einen Vertrag handeln, auf den sich alle Aufträge beziehen. |  |
| 6.2.1.1.a | Beachtung aller relevanten nationalen und internationalen Verordnungen und Gesetze?Betriebsgenehmigungen in Übereinstimmung mit den Aktivitäten?Fahrer/Mitarbeiter mit ADR-Lizenzen /-Zertifikaten?Einhaltung von Arbeitszeiten/Lenkzeiten und Führung entsprechender Aufzeichnungen?Drogen- und Alkoholrichtlinien?Benennung und Aufgabenerfüllung des Gefahrgutbeauftragten?Fahrzeuginspektion und -prüfung?Auswahl geeigneter Fahrer?Umfassender Versicherungsschutz?Persönliche Schutzausrüstung/Notfallausrüstung?Sicherheitsvorkehrungen gemäss anzuwendender gesetzlicher Vorschriften? | Wenn es sich bei einer dieser Anforderungen nicht um eine gesetzliche Vorschrift des betreffenden Landes handelt, muss der Assessor diese Anforderung als nicht anwendbar betrachten und dies entsprechend kommentieren.- Fahrer/Mitarbeiter mit ADR-Lizenzen/-Zertifikaten: Siehe EU-Richtlinien 2003/59/EG und 2000/56/EG. - Einhaltung von Arbeitszeiten/Lenkzeiten und Führung entsprechender Aufzeichnungen: siehe Verordnung (EG) 561/2006 und Richtlinie 2002/15/EG.- Drogen- und Alkoholrichtlinien 26.05.2014: Jeglicher Konsum von Alkohol und Drogen ist zu untersagen. - Benennung und Aufgabenerfüllung des Gefahrgutbeauftragten: siehe ADR, Kapitel 1.8.3 - Fahrzeuginspektion und -prüfung (nach ADR-Anforderungen) - Auswahl geeigneter Fahrer: Prüfen Sie die Qualifikationen der Fahrer im Hinblick auf die gesetzlichen Vorschriften und die Kundenanforderungen (sofern zutreffend).- Umfassender Versicherungsschutz: Überprüfen Sie, ob der Versicherungsschutz in allen Vereinbarungen mit zugelassenen Unterauftragnehmern aufgeführt ist, sodass die Erfüllung der gesetzlichen Vorschriften und der Kundenanforderungen erfüllt ist. Kann jährlich überprüft werden. - Persönliche Schutzausrüstung/Notfallausrüstung: Die Anforderungen für Gefahrguttransporte sind in ADR 8.1.5 definiert. Weitere Anforderungen können vom Produkt (Sicherheitsdatenblatt) und den Kundenanforderungen abhängen.- Sicherherungsvorkehrungen: Neben ADR/RID/ADNR 1.10 können je nach Logistikbetrieb weitere Sicherungsvorkehrungen zutreffen. |  |
| 6.2.1.1.b | Überwachung und Tests der Schläuche | Überprüfen Sie, ob die nationale und internationale Gesetzgebung bezüglich Schlauchprüfungen eingehalten wird. Achten Sie auch darauf, ob für bestimmte Produkte weitergehende Anforderungen an die Schlauchprüfung gelten. |  |
| 6.2.1.1.c | Anwendung von Behaviour Based Safety (BBS) für das Fahren sowie Be-/Entladen gemäß CEFIC BBS Guidelines für sicheres Fahren und Be-/Entladen | Siehe CEFIC/ECTA Richtlinien "Behaviour Based Safety Guidelines for training of drivers and safe driving of road freight vehicles" und "Best Practice Guidelines for Safe (Un)Loading of Road Freight Vehicles“ (Richtlinie "Vorbeudendes Sicherheitsverhalten für die Ausbildung von Fahrern und sicheres Fahren von Fahrzeugen im Straßengüterverkehr" und Best Practice Richtlinie "Sicheres Be-/Entladen von Straßengüter Fahrzeugen"). |  |
| 6.2.1.1.d | Streckenplanung inkl. sicherer und gesicherter Parkplätze? | Dies gilt in allen Fällen. Für das Parken von Gefahrguttransporten siehe ADR-Kapitel 8.4, 1.10.1.3 und 1.10.3.2.2 (c).Siehe auch Frage 11.2.1.5. |  |
| 6.2.1.1.e | Weiterleitung der Transport- und Zolldokumente an alleServicepartner in der Kette, inkl. EIR (Quittung für Transportmitteltausch), wenn gefordert? | keine Richtlinien |  |
| 6.2.1.1.f | Nutzung der Notfall-Nummer und Notfall- Ressourcen? | Dabei kann es sich um die Nutzung einer Notfallnummer des Hauptauftragnehmers oder einer speziellen Notfallnummer des Unterauftragnehmers handeln. Es kann auch eine formelle Vereinbarung mit einem auf Notfälle spezialisierten Dienstleister bestehen. In diesem Fall muss zusätzlich eine interne, rund um die Uhr erreichbare Telefonnummer eingerichtet sein. |  |
| 6.2.1.1.g | Vorbeugende Instandhaltung und gesetzliche Inspektion von Transportmitteln? |  |  |
| 6.2.1.1.h | Nutzung zugelassener Tankreinigungsanlagen? | Zugelassen durch den assessierten Hauptauftragnehmer in Bezug auf Kundenverträge (wenn anwendbar) und relevante Fragen des SQAS | X |
| 6.2.1.1.i | Einhaltung der Standortanforderungen des Kunden | Überprüfen Sie die Anweisungen, die den Fahrern der Unterauftragnehmer zum Verhalten an den Be- und Entladestellen gegeben wurden: z. B. Arbeiten in der Höhe, sicheres Betreten von Tanks, Zuständigkeit für die Probennahme und sichere Probennahmeverfahren, Ladungssicherung, Sauberkeit der Betriebsmittel. Bewerten Sie die Frage nur positiv, wenn alle Aspekte abgedeckt sind; andernfalls machen Sie eine entsprechende Anmerkung.Der Standort des Kunden kann die Lade- oder Entladestelle sein. |  |
| 6.2.1.1.j | Angemessene Kriterien für die Fahrerschulung? (z.B. produktbezogen, gesetzliche Anforderungen, kundenspezifische Schulung) | Die gesetzlich vorgeschriebene Zusatzschulung der Fahrer (nach EU-Richtlinie 2003/59/EG) muss zusammen mit der produkt- oder kundenspezifischen Schulung vorgesehen sein. Überprüfen Sie Sicherheitsdatenblätter und Kundenanforderungen. |  |
| 6.2.1.1.k | Weitergabe von Transportaufträgen durch Auftragnehmer an deren Unterauftragnehmer | Es muss eine Vereinbarung mit jedem Subunternehmer geben, um festzulegen, ob Sub-Subverträge (Anm.: Weitergabe der Aufträge vom Subunternehmer an Subunternehmer) erlaubt ist oder nicht. |  |
| 6.2.1.1.l | Umgang und Berichterstattung von Nicht-Konformitäten (Transportereignisse) | Inklusive Unfälle/Ereignisse, Beinaheunfälle... Unter Berücksichtigung des ECTA Codierungssystems. Dies schließt auch vom Fahrer gemeldete Pannen ein. |  |
| 6.2.1.1.m | Vertraulichkeit betrieblicher und geschäftlicher Daten? | keine Richtlinien |  |
| 6.2.1.1.n | ein System zur Berechnung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen (THG) auf der Grundlage der Anforderungen von Abschnitt 9 dieses Fragebogens? | Verweis auf Kapitel 9 |  |
| **6.2.2.** | Überwachung der Leistung | **Überwachung der Leistung** |  |
| 6.2.2.1. | Hat das Unternehmen ein dokumentiertes Verfahren zur Auswertung und Leistungsüberwachung aller seiner Servicepartner? Der Anwendungsbereich umfasst voll integrierte und nicht integrierte Subunternehmer, die entweder SQAS bewertet oder nicht SQAS bewertet sind. | Suchen Sie nach einem Beispiel für einen Beurteilungs- bzw. Leistungsbericht und nach einem Nachweis dafür, dass im Hinblick auf die Weiterverfolgung von Verbesserungsmaßnahmen ein Dialog stattfindet (Besprechungsprotokolle, andere Mitteilungen). Alle zutreffenden Punkte, wie in 6.2.1.1 aufgeführt, sollten erwähnt sein.  |  |
| 6.2.2.2. | Für alle Servicepartner, die SQAS bewertet sind: werden Sie in ihrer Leistung anhand folgender Pakete bewertet: | Schauen Sie nach einem Nachweis dafür, dass das Unternehmen die in der SQAS-Datenbank enthaltenen Berichte über seine Partner analysiert oder alternativ Auszüge der Berichte direkt von den beurteilten Unternehmen erhält. Die Analyse muss eine Schlussfolgerung enthalten, - soweit anwendbar - einen Aktionsplan basierend auf dem Bericht und sie muss von der Leitung unterschrieben sein. Der Auswertungsbericht muss die Leistungskriterien des schriftlichen Vereinbarung gemäß 6.2.1.1 beinhalten. Wenn vereinbarte Kriterien nicht erfüllt werden, müssen sie im Maßnahmenplan des Auswertungsberichts aufgeführt sein. |  |
| 6.2.2.2a | SQAS Transport Service für alle nicht integrierten Unterauftragnehmer für Transporte auf der Straße?  | Die Bewertung der voll integrierten Unterauftragnehmer wird mittels interner Audits wie in 5.3.1.1 beschrieben durchgeführt. |  |
| 6.2.2.2b | SQAS Warehouse für Lagerdienstleistungen? | Keine Richtlinien |  |
| 6.2.2.2c | SQAS Rail für Bahn-Transportunternehmen? | Keine Richtlinien |  |
| 6.2.2.2d | SQAS Tankreinigung für Tank Reinigungsanlagen | Keine Richtlinien |  |
| 6.2.2.2e | Wenn die SQAS Berichte der Tankreinigungsanlage analysiert wurden, wurden die Fragen zum Einstieg in geschlossene Behältnisse durch das Transportunternehmen geprüft? | Keine Richtlinien |  |
| 6.2.2.3. | Wenn für den Transport auf der Straße eingesetzte, nicht integrierte Unterauftragnehmer nicht SQAS bewertet sind, nutzt das assessierte Unternehmen dann alternative Bewertungssysteme, um ihre Leistung zu bewerten? | Die Methode und die Bewertungsbereiche müssen in den Kommentaren zusammengefasst werden. Suchen Sie nach Nachweisen, dass das Unternehmen die Bewertungsberichte der Servicepartner analysiert hat. Die Analyse muss etwaige Mängel aufzeigen und eine Schlussfolgerung enthalten, die den Leistungskriterien der schriftlichen Vereinbarung nach 6.2.1.1 entspricht. Wählen Sie eine zufällige Probe von Subunternehmern-Dateien aus. Die Mindestanforderungen, um diese Frage positiv zu bewerten, sind: der Hauptspediteur muss eine Kopie von Teilen der Subunternehmer-Fahrerhandbücher oder ähnlichen (z. B. digitale Werkzeuge) haben, die alle in den Fragen 11.3.1.4 und gegebenenfalls 11.3.1.5 und 11.3.1.6.genannten Elemente ansprechen.Der Hauptspediteur kann auf dem Gelände des Subunternehmers Assessments durchführen, was aber keine Voraussetzung ist. Die Mindestfrequenz ist eine Bewertung alle 3 Jahre.Suchen Sie nach Nachweisen, dass das Bewertungssystem zu Korrekturmaßnahmen und zum Dialog mit nicht integrierten Transportunternehmern geführt hat. |  |
| 6.2.2.4  | Wenn diese SQAS Pakete nicht genutzt werden, sind dann folgende Kriterien berücksichtigt um die für den Transport/Straße eingesetzten, nicht integrierten Unterauftragnehmer zu bewerten: |  Der Assessor sollte den Stand der Implementierung und des kontinuierlichen Dialogs mit dem Subunternehmer überprüfen. Für das Beispiel in 6.2.2.3 überprüfen sie ob Nachweise gemäß 6.2.2.4 a - 6.2.2.4 n vorhanden sind. |  |
| 6.2.2.4a | Gesetzliche Anforderungen gemäß 6.2.1.1a | Der Hauptauftragnehmer muss Kopien folgender Dokumente von jedem Subunternehmen vorweisen:'-gültige Versicherungsnachweise gemäß den gesetzlichen Anforderungen und/oder den Kundenanforderungen des Chemieunternehmens.'-Schulungsnachweis des Gefahrgutbeauftragten (sofern anwendbar)'-Betriebsgenehmigung  |  |
| 6.2.2.4b | Umsetzung von BBS für das Fahren und Be-/Entladen gemäß den CEFIC BBS Guidelines für sicheres Fahren und Be-/Entladen? | Eine Selbstauskunft ist die Mindestanforderung. |  |
| 6.2.2.4c | Drogen- und Alkoholrichtlinie? | Eine Selbstauskunft ist die Mindestanforderung. |  |
| 6.2.2.4d | Streckenpläne inklusive sicherer und gesicherter Parkplätze? | Der Assessor muss überprüfen, ob der assessierte Hauptauftragnehmer Unterauftragnehmern Routenpläne zur Verfügung stellt incl. sicherer und gesicherter Parkmöglichkeiten für Fahrzeuge. Alternativ hat der assessierte Hauptauftragnehmer sicherzustellen, dass der Unterauftragnehmer Routenpläne für diese Transporte erstellt incl. sicherer und gesicherter Parkmöglichkeiten für Fahrzeuge. |  |
| 6.2.2.4e | Weiterleitung der Transport- und Zolldokumente an alle Dienstleistungspartner in der Kette, inkl. EIR (Quittung für Transportmitteltausch), wenn gefordert? | Eine Selbstauskunft ist die Mindestanforderung. |  |
| 6.2.2.4f | Nutzung der Notfall-Nummer und Notfall-Ressourcen? | Eine Selbstauskunft ist die Mindestanforderung. |  |
| 6.2.2.4g | vorbeugende Fahrzeugwartung und gesetzlich vorgeschriebene Insektionen der Beförderungsmittel. | Der Hauptauftragnehmer muss mittels dokumentierter Nachweise belegen, dass Stichprobenkontrollen durchgeführt werden, um Programme vorsorglicher Wartung und Einhaltung gesetzlicher Inspektionen jedes Subunternehmers zu überprüfen.  |  |
| 6.2.2.4h | und gesetzlich vorgeschriebene Kontrollen des Transportequipments | Eine Selbstauskunft ist die Mindestanforderung. |  |
| 6.2.2.4i | Einhaltung der Standortanforderungen des Kunden | Eine Selbstauskunft ist die Mindestanforderung. |  |
| 6.2.2.4j | Angenmessene Kriterien für die Fahrerschulung? (z.B. produktbezogen, Gesetzesanforderungen, kundenbezogene Schulung) | Der Hauptauftragnehmer muss mittels dokumentierter Nachweise belegen, dass Stichprobenkontrollen des Trainingsprogramms der Subunternehmer durchgeführt werden.  |  |
| 6.2.2.4k | Umgang mit und Berichterstattung von Abweichungen (Transportereignisse) | Eine Selbstauskunft ist die Mindestanforderung. | X |
| 6.2.2.4l | Vertraulichkeit betrieblicher und geschäftlicher Daten? | Eine Selbstauskunft ist die Mindestanforderung. |  |
| 6.2.2.4m | gesetzlich geforderte Sicherungsvorkehrungen | Eine Selbstauskunft ist die Mindestanforderung. |  |
| 6.2.2.4n | hat ein System zur Berechnung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen (THG) auf der Grundlage der Anforderungen von Abschnitt 9 dieses Fragebogens? | Eine Selbstauskunft ist die Mindestanforderung. |  |
| 6.2.2.4o | OCS-Anforderungen für den Fall, dass Sie den Transport von Kunststoffen als Unterauftrag vergeben? |  | M |
| 6.2.2.5 | Werden vom assessierten Unternehmen Nachweise darüber aufbewahrt, welche die Übereinstimmiung mit den Anforderungen belegen: |  |  |
| 6.2.2.5a | werden diese vor Unterzeichnung der Vereinbarung mit dem Unterauftragnehmer für Transporte/Straße geprüft und wird diese Überprüfung regelmäßig wiederholt? | Die Einhaltung sollte geprüft werden, bevor die Vereinbarung unterzeichnet wird und zumindest einmal jährlich überwacht werden. Prüfen Sie, ob schriftliche Nachweise vorliegen, dass die Überwachnung der Leistung vorgenommen wurde. |  |
| 6.2.2.5b | diese regelmäßig überprüft und in Gesprächen mit den für Transporte/Straße ausgewählten Unterauftragnehmern und mittels Verbesserungsprogrammen nachverfolgt, basierend auf deren Leistungsbeurteilung? | Ein Programm zur Überwachung der Leistung muss vorhanden sein (Aufarbeitung von Abweichungen, Leistungskriterien, Beurteilungsbögen, …) in Kombination mit einer Bewertung der Verbesserungen. Auswahlkriterien der Leistungsüberachung sollten die Risikoeinwirkungen im Hinblick auf den für Transporte/Straße eingesetzten Unternauftragnehmer berücksichtigen. |  |
| **7** | **Ausstattung: Spezifikation, Inspektion, Wartung und Kalibrierung** | **Ausstattung: Spezifikation, Inspektion, Wartung und Kalibrierung** |  |
| **7.1.** | **Ausstattungsspezifikation** | **Ausstattungs Spezifikation** |  |
| 7.1.1. | Gibt es eine schriftliche Spezifikation für die Beschaffung oder Anmietung jedes Fahrzeugs/Tanks/ Tankcontainers und des dazugehörigen Zubehörs und umfasst diese die folgenden Punkte: | Prüfen Sie die neueste Spezifikation und den (Kauf-) Vertrag für ein kürzlich beschafftes Fahrzeug oder einen Tankcontainer, einschl. des Zubehörs, z.B. Schläuche, Dichtungen. Gesetzlich vorgeschriebene Teile wie Sicherheitsgurte, Spiegel, die auch den toten Winkel erfassen, usw. müssen immer vorhanden sein. Alle erforderlichen nicht gesetzlich vorgeschriebenen Teile müssen beim Kauf des Transportmittels berücksichtigt worden sein. |  |
| 7.1.1a | Klimaanlage? | Hintergrund: Es ist erwiesen, dass Klimatisierung die Konzentration des Fahrers erhöht und somit generell zu sicherem Fahren beiträgt. Zusätzlich trägt das Tragen von Kleidung, die den ganzen Körper bedeckt, indirekt zur Sicherheit bei, da Verletzungen bei plötzlichem Kontakt mit Chemikalien verringert werden. |  |
| 7.1.1b | (Um-)Kippwarnanzeige? | Ein Warnsystem, das am Instrumentenbrett das Risiko eines Umkippens anzeigt, ist nur ein erster Schritt, der jedoch von einem elektronischen Stabilitätskontrollsystem (see 7.1.1 d), dass ein höheres Maß an Sicherheit gewährleistet, zu unterscheiden ist. |  |
| 7.1.1c | Verriegelung der Sattelkupplung | Ein Verriegelungssystem beugt der Wegfahrt vor, wenn die Sattelkupplung nicht verriegelt wäre/ist.Das System kann mechanisch oder elektronisch sein |  |
| 7.1.1d |  elektronische Stabilitätskontrolle (ESC - Electronic Stability Control)? | ESC - Electronic Stability Control (elektronische Stabilitätskontrolle) ist der Sammelbegriff für Systeme, die die Beherrschbarkeit von Fahrzeugen verbessern sollen, insbesondere in Grenzsituationen, in denen der Fahrer die Kontrolle über das Fahrzeug verlieren könnte. Die Hersteller von Lastkraftwagen verwenden hierfür eine Reihe verschiedener Bezeichnungen (ESP, VSA, DSC, CST, VDC, usw.).ESC vergleicht, die vom Fahrer beabsichtigte Lenk- und Bremseinwirkung mit der Reaktion des Fahrzeugs, korrigiert durch laterale Beschleunigung, Rotation (Gierung) und individuelle Radgeschwindigkeiten und hilft so dem Fahrer, die Kontrolle über das Fahrzeug zu behalten. |  |
| 7.1.1e | retroreflektierende Kennzeichnung an der Rückseite und an den Seitenflächen? | Retro-reflektierende Streifen heben die Kontur an der Rückseite und den Seitenflächen hervor (gesetzlich vorgeschrieben).  |  |
| 7.1.1f | Abstandswarnsystem? | Das System warnt den Fahrer, wenn sein Fahrzeug je nach Geschwindigkeit zu dicht zum vorausfahrenden Objekt (Pkw, anderer LKW, usw.) ist. Ein automatisches Brems-/Verzögerungssystem ist optional. |  |
| 7.1.1g | Spurhaltesystem | Ein Spurhaltesystem ist ein Mechanismus, welches den Fahrer warnt, wenn das Fahrzeug die Spur zu verlassen beginnt. |  |
| 7.1.1h | Aufmersamkeitsassistenz System | keine Richtlinien |  |
| 7.1.1i | Kommunikationssperrsystem? | Ein solches System, das während der Fahrt automatisch jedwede Kommunikation per Handy, Datenempfänger blockiert, sollte vorhanden sein. Bei Fahrzeugstillstand kann das System die Kommunikation freigeben. |  |
| 7.1.1j | Sicherer Zugang zu allem Be- und Entlade- Equipment? | Der sichere Zugang zu sämtlichem Equipment muss jederzeit möglich sein, z.B. muss bei Nutzung eines 30 Fuß-Chassis für den Transport von 20 Fuß-Containern das Bodenventil ohne Risiko eines Sturzes erreichbar sein. Hier sind immer Anmerkungen zu machen. |  |
| 7.1.1k | Fahrzeugmanagementsystem? | Ein an das zentrale Fuhrpark-Managementsystem gekoppeltes Fahrzeugmanagementsystem erlaubt es dem Unternehmen, seine Fahrer aktiv zu unterstützen und zu begleiten. Dieses System überträgt Daten über Kraftstoffverbrauch, sichere Fahrweise, Nutzung der Bremsen, Fahrerverhalten sowie andere nützliche Angaben. Es kann im BBS-Programm des Unternehmens verwendet werden. |  |
| 7.1.1l | Ferngesteuertes Bodenventil, wenn Flüssigkeiten transportiert werden? | Wenn Flüssigkeiten enthaltende Tanks unter Druck entladen werden, muss es dem Fahrer möglich sein, das Ventil ferngesteuert zu schließen, falls die Verbindung undicht ist. |  |
| 7.1.1.m | Vom Boden aus bedienbare Absperreinrichtung zum Zwecke der Be-/Entlüftung. | Dies trägt dazu bei, die Notwendigkeit auf dem Tank zu arbeiten, zu reduzieren. Der Assessor soll nach Bestellaufträgen der letzten 3 Jahre fragen. Wenn kein Kauf vorliegt, wird die Frage als nicht anwendbar gewertet. |  |
| 7.1.2 | Ist zwischen Auslass- ventil und der Ventilkappe jeder Entnahmemöglichkeit ein DIN 80 PN 10 Flansch verfügbar? | Siehe Abschnitt 12.3 der "Best Practice Guidelines für sicheres Be-/Entladen von Straßentransport- Fahrzeugen" |  |
| **7.2.** | **Geräte-Inspektion, Wartung und Kalibrierung** | **Geräte Inspektion, Wartung und Kalibrierung** |  |
|   |   | Dieser Abschnitt gilt auch für die Fälle, in denen vorbeugende Inspektionen und/oder Wartungsarbeiten ausgelagert werden. Es wird erwartet, dass das Speditionsunternehmen in diesem Fall ein Follow-up-System haben wird.Ein qualitativ hochwertiger Transport-Dienst sollte nur zuverlässige Geräte verwenden. In diesem Abschnitt soll sichergestellt werden, dass effektive routinemäßige Inspektions-und Wartungsprogramme durchlaufen werden, die es erfordern, dass Geräte (im Besitz oder vermietet) ausreichend gewartet, geschmiert, angepasst und anderweitig gewartet werden, um einen ungewöhnlichen Verschleiß zu vermeiden, und Defekte zu erkennen, bevor Sie Unfälle oder Ausfälle verursachen. Bei qualitativ hochwertigen Transport-Unternehmen werden abnorme Verschleißerscheinungen, zufällige Schäden und Misshandlungen untersucht, die durch vorbeugende Inspektionen festgestellt werden. Die Kontrollen der Subunternehmer sind in Abschnitt 6, Management der Unterauftragnehmer, abgedeckt. |  |
|   |   | Reparatur-und Ersatzkosten, verbunden mit diesem anormalen Verschleiß, etc., werden aufgezeichnet und als Verlust-Daten ausgewertet. Sie erfordern ähnliche Abhilfemaßnahmen und Aktionen wie bei anderen zufälligen Verlusten. Die Ergebnisse der präventiven Inspektionen sollten im regulären Instandhaltungsprogramm aufgenommen werden. |  |
| **7.2.1.** | **Geräte Inspektion und-Wartung** | **Geräte Inspektion und-Wartung** |  |
|  |   | Wartung sollte für die gesamte bewegliche Ausstattung durchgeführt werden. Diese Maßnahmen sind getrennt von den regelmäßigen gesetzlichen Fahrzeugprüfungen zu betrachten. Ein Wartungsprogramm sollte entwickelt, eingeführt und dokumentiert sein. Die Erkenntnisse aus den regelmäßigen Wartungen sollten in das Prüfprogramm einfließen und umgekehrt. |  |
| 7.2.1.1. | Gibt es ein dokumentiertes Programm zur vorbeugenden Prüfung und Wartung der folgenden Punkte: | Vorbeugende Wartung ist eine Wartung, die regelmäßig durchgeführt wird, um die Wahrscheinlichkeit eines Ausfalls zu verringern. Sie wird geplant und ausgeführt, bevor der Ausfall eintritt. Sie basiert in der Regel auf Empfehlungen der Geräteherstellers.Bewerten Sie jeden Punkt mit "JA", der im Programm enthalten ist, der in Übereinstimmung mit diesem durchgeführt wurde und durch Aufzeichnungen bestätigt werden kann. Twist-Locks müssen für Transporte von Wechselbrücken, Tankcontainern und andere Containertransporte vorhanden sein. Wenn die Wartung an Dritte vergeben worden ist, muß das Unternehmen sicherstellen, dass es über ein detailliertes Rückverfolgungssystem verfügt, das garantiert, dass die ausgeführten Wartungsarbeiten den vereinbarten Spezifikationen entsprechen. |  |
| 7.2.1.1a |  Zugmaschinen? | Keine Richtlinien |  |
| 7.2.1.1b | Auflieger? | Keine Richtlinien |  |
| 7.2.1.1c | Tanks/Tankcontainer? | Keine Richtlinien |  |
| 7.2.1.1d | Pumpen? | Keine Richtlinien |  |
| 7.2.1.1e | Kompressoren? | Keine Richtlinien |  |
| 7.2.1.1f | Reifen? | Keine Richtlinien |  |
| 7.2.1.1g | Erdungspunkte? | Keine Richtlinien |  |
| 7.2.1.1h | Twist-Locks? | Twist-locks sind für die Beförderung von Swap-Karosserien, Tankcontainern und anderen Containerverkehr anwendbar. |  |
| 7.2.1.1i |  - Ladungssicherungseinrichtungen und -material? | Ladungssicherungsmaterial wie Anti-Rutschmatten, Spanngurte. Materialien wie feste Verzurrösen, Anhängerböden, Planen, Seitenplanken usw. |  |
| 7.2.1.1j |  -ADR Sicherheitsausrüstung | Gullyabdeckungen, Augenspülflaschen, ... gemäß Kapitel 8.1.5. ADR |  |
| 7.2.1.1k |  ‑ Absperrventile/Mannlochverschlüsse/Sicherheitsventile? | Keine Richtlinien |  |
| 7.2.1.1l |  - Kupplungen? | Keine Richtlinien |  |
| 7.2.1.1m |  - Dichtungen? | Keine Richtlinien |  |
| 7.2.1.1n |  - Messeinrichtungen? | Manometer, Thermometer, Füllstandsanzeige |  |
| 7.2.1.1o | - Temperaturkontrolleinheiten? | Zur exakten Kontrolle der Temperatur einer temperaturgesteuerten Einheit ohne umfangreiche Bedinertätigkeiten, arbeitet das System mit einer Kontrolleinheit, welche einen Temperatursensor wie einen Temperaturfühler oder ein Widerstandsthermometer als Impulsgeber nutzt. Es vergleicht die tatsächliche Temperatur mit der gewünschten Kontrolltemperatur, auch Soll-Wert genannt, und gibt diese Information an die Kontrolleinheit weiter. Diese Einheiten können an Kühlcontainern, Tanks und Kühleinrichtungen (zur Heizung und Kühlung genutzt) montiert werden. |  |
| 7.2.1.2. | Gibt es eine schriftliche Verfahrensanweisung und ein Verzeichnis der regelmäßigen (mindestens jährlichen) Prüfung von flexiblen Schläuchen, die folgende Elemente umfassen: | Die Frage bezieht sich auf Schläuche zur Entladung sowohl von Flüssig- als auch Schüttgütern. Flexible Schläuche gehören zum kritischen Equipment, da Schlauchbrüche ernste Gesundheits- und Umweltschäden zur Folge haben können. Alle Schläuche müssen eindeutig identifiziert, gekennzeichnet und in ein Verzeichnis aufgenommen sein, um die Durchführung eines Wartungs- und Prüfprogramms sowie die Nachverfolgung zu ermöglichen. Überprüfen Sie das schriftlich festgelegte Testverfahren und bewerten Sie jeden in der Verfahrensrichtlinie enthaltenen Punkt mit JA. Prüfen Sie auch, ob dieser umgesetzt wird. |  |
| 7.2.1.2a | Kompatibilität von Schlauch und Ladung? | Keine Richtlinien |  |
| 7.2.1.2b | Identifizierung verschiedener Typen und Nummerierungen? | Keine Richtlinien |  |
| 7.2.1.2c | regelmäßige Prüfung und Aufzeichnung der Prüfergebnisse? | Keine Richtlinien |  |
| 7.2.1.2d | regelmäßige Druckprüfung? | Unterstützt durch die Spezifikation der Schläuche oder anderer Veröffentlichungen der (Hersteller-)Industrie |  |
| 7.2.1.2e | elektrische Leitfähigkeit? | Der Assessor muss die Anforderungen an die elektrische Leitfähigkeit, wie sie vom assessierten Unternehmen in einer Verfahrensanweisung oder auf den genutzten Zertifkaten festgelegt ist, prüfen und in der Lage sein, diese Anforderung auf eine Unternehmensentscheidung, z.B. auf Basis von Veröffentlichungen der (Hersteller)Industrie, zurückzuverfolgen. Als Richtwert sollten die Schläuche einen Widerstandswert von nicht mehr als 10 Ohm gemessen zwischen den Anschlüssen (Abschlussflansch zu Abschlusflansch) aufweisen. |  |
| **7.2.2.** | **Kalibrierung von Messgeräten** | **Kalibrierung von Messgeräten** |  |
| 7.2.2.1. | Verfügt das beurteilte Unternehmen über ein Verzeichnis aller zu kalibrierenden Prüfgeräte? | Suchen Sie nach einem Verzeichnis der Prüfgeräte basierend auf der allgemeinen Risikobeurteilung, z.B. Geräte/Equipment für Arbeiten in geschlossenen Räumen. EN 482/2012 + A1:2015  |  |
| 7.2.2.2. | Sind Verfahrensrichtlinien zur Kalibrierung und Aufzeichnungen einschl. der Kennzeichnung der folgenden Prüfgeräte vorhanden? | Die Kalibrierung sollte, wenn Sie im eigenen Haus durchgeführt wird, von Personen durchgeführt werden, die ordnungsgemäß geschult wurden und mittels verifizierter Verfahren arbeiten. Alternativ kann die Kalibrierung von einem qualifizierten Auftragnehmer durchgeführt werden, der nach ISO 9001 von einer akkreditierten Zertifizierungsstelle zertifiziert ist, oder von einem anderen gleichwertigen Zertifizierungssystem, das eine Kalibrierung der verwendeten Instrumente erfordert. In letzterem Fall sollte eine formelle Vereinbarung zwischen dem Spediteur und dem Kalibrierungs-Unternehmer bestehen, die die Anforderung und die Häufigkeit der Kalibrierung festlegt. Erkundigen Sie sich nach einer Kopie der Prozeduren und einer Liste aller Gegenstände, die für die Kalibrierung identifiziert wurden. |  |
| 7.2.2.2a | Sauerstoffmessgeräte? | Die Eichung und Justierung von Sauerstoffmessgeräten sind in der 2014/34/EU Verordnung geregelt. Auch die EN 60079-2 "Explosive Atmosphäre", Teil 29-2 Gasdetektoren: Auswahl, Installation, Gebrauch und Wartung von Detektoren für brennbare Gase und Sauerstoff, sollte herangezogen werden.Automatische Kalibrierung ist möglich. |  |
| 7.2.2.2b | Explosimeter? | Die Eichung und Justierung von Sauerstoffmessgeräten sind in der 2014/34/EU Verordnung geregelt. Auch die EN 60079-2 "Explosive Atmosphäre", Teil 29-2 Gasdetektoren: Auswahl, Installation, Gebrauch und Wartung von Detektoren für brennbare Gase und Sauerstoff, sollte herangezogen werden.Automatische Kalibrierung ist möglich. |  |
| 7.2.2.2c | Geräte zur Messung der Konzentration giftiger Gase und Dämpfe? | Falls die Gefahr besteht, dass giftige Gase und Dämpfe austreten können, sollten diese Meßinstrumente vorhanden sein. Einige der Meßgeräte können Prüfröhrchen verwenden, die nicht kalibrierfähig sind. Prüfen Sie in diesem Fall das Verfallsdatum (der Prüfröhrchen). Bezug zu EN 45544 |  |
| 7.2.2.2d | Thermometer? | Nur anwendbar für solche Thermometer, die die Temperatur exakt messen, nicht anwendbar für solche, die nur ungefähre Anzeigen abgeben. |  |
| 7.2.2.2e | Reifendruck-Prüfgeräte? | Falls das Unternehmen selbst den Reifendienst durchführt, muß das Protokoll der Gerätekalibrierung vorhanden sein. Wenn es beauftragt wird, ist ein akzeptabler Nachweis, dass der Subunternehmer nach ISO 9001 durch eine akkreditierte Zertifizierungsstelle zertifiziert ist, oder ein anderes gleichwertiges Zertifizierungssystem, das eine Kalibrierung der verwendeten Instrumente erfordert. |  |
| 7.2.2.2f  | Drehmomentschlüssel zum Anziehen der Radmuttern? | Falls das Unternehmen selbst den Reifendienst durchführt, muß das Protokoll der Gerätekalibrierung vorhanden sein. Wenn es beauftragt wird, ist ein akzeptabler Nachweis, dass der Subunternehmer nach ISO 9001 durch eine akkreditierte Zertifizierungsstelle zertifiziert ist, oder ein anderes gleichwertiges Zertifizierungssystem, das die Kalibrierung der verwendeten Instrumente erfordert. |  |
| **8** | **Verhaltensbasierte Sicherheit (BBS oder gleichwertiges Programm)** | **Verhaltensbasierte Sicherheit (BBS oder gleichwertiges Programm)** |  |
| **8.1.** | **Verhaltensbasierte Sicherheit für sicheres Fahren** | **Verhaltensbasierte Sicherheit für sicheres Fahren** |  |
|   |   | Siehe Cefic/ECTA "Behaviour Based Safety Guidelines for training of drivers and safe driving of road freight vehicles"<https://cefic.org/library-item/behaviour-based-safety-guidelines-training-drivers-safe-driving-road-freight-vehicles> |  |
| **8.1.1.** | **BBS-Training für sicheres Fahren** | **BBS-Training für sicheres Fahren** |  |
| 8.1.1.1. | Wird BBS berücksichtigt bei der Überprüfung des Schulungsbedarfs von Managern und Disponenten? | Auch wenn BBS hauptsächlich auf die Fahrer ausgerichtet ist, muss das Programm in die Unternehmensabläufe voll integriert sein und integraler Bestandteil der Unternehmenskultur werden. Nicht nur Fahrer, sondern auch administrative Mitarbeiter und Hilfskräfte sollten geschult werden und die BBS-Grundsätze verstehen. Suchen Sie nach Schulungsaufzeichnungen und Belegen dafür, dass ein entsprechendes Bewusstsein vorhanden ist. |  |
| 8.1.1.2. | Wurden entsprechend den Anforderungen gemäß Cefic/ECTA BBS-Richtlinien Personen formal als BBS-Ausbilder ausgewählt und ernannt? | Siehe die in 8.1 genannten Richtlinien |  |
| 8.1.1.3. | Wurde die BBS-Fahrerschulung (oder ein vergleichbares System) im Inhalt und Form (basierend auf Beobachtungs-, Betreuungs- und Ergebnissen aus dem Dialog mit den Fahrern) erarbeitet und entspricht diese den Cefic/ECTA BBS-Richtlinien? | Prüfen Sie, ob Form und Inhalte der Schulung den Grundgedanken der BBS-Richtlinien widerspiegeln, d.h. Einzelausbildung der Fahrer, der Ausbilder beobachtet und schult das vorbeugende Sicherheitsverhalten der einzelnen Fahrer während der Fahrt. |  |
| 8.1.1.4. | Wurden die BBS-Fahrerschulungsintervalle festgelegt und werden diese auch eingehalten? | Prüfen Sie den Schulungsplan. Die Schulungsintervalle können variieren. Eine Schulung alle 1 bis 5 Jahre, je nach dem Ergebnis der jährlichen Überprüfung der Leistung der einzelnen Fahrer. Die BBS-Schulung kann hierbei mit der Schulung nach der EU Direktive 2003/59/EC kombiniert werden. |  |
| 8.1.1.5. | Wird für jeden einzelnen Fahrer, eingeschlossen die der voll integrierten Unternehmer/Vertragsunternehmer, eine BBS-Personalakte mit Bemerkungen über seine Verhaltens- Kenntnisse geführt? | Prüfen Sie die Schulungsaufzeichnungen. Jeder neue Mitarbeiter, der länger als drei Monate beschäftigt worden ist, muss umfassend geschult worden sein. Alle anderen Mitarbeiten müssen im Schulungsprogramm aufgeführt sein. Kommentare können zu jeder Zeit eingefügt werden. Diese Frage ist ebenso bei voll integrierten Subunternehmern/Vertragsunternehmern und deren Fahrern anzuwenden.  |  |
| **8.1.2.** | **BBS: Ergebnisse, Analyse und Überwachung** | **BBS: Ergebnisse, Analyse und Überwachung (Sicheres Fahren)** |  |
| 8.1.2.1. | Werden dem einzelnen Fahrer seine Ergebnisse der BBS-Schulung mitgeteilt, werden Vorbeugungsmaßnahmen vereinbart, aufgezeichnet und überwacht? | Prüfen Sie die Schulungsaufzeichnungen und die Aufzeichnungen in Bezug auf die einzelnen Fahrer. Fragen Sie die Fahrer (und voll integrierte Subunternehmer), ob Sie über das Ergebnis Ihrer BBS-Ausbildung und die Nachbereitung informiert werden. |  |
| 8.1.2.2. | Werden KPIs ermittelt und gemessen, wie z.B.: | Das ASSESSIERTE Unternehmen sollte sicherstellen, dass die jährliche Erhebung von Kennzahlen und die Berichterstattung in das Managementsystem integriert sind. (Das ECTA-RC-Programm und die Berichterstattung von Kennzahlen können dem Unternehmen dafür als Referenz dienen.) Die KPIs sollten die Häufigkeit von Unfällen/Vorfällen nach Arbeitsstunden messen.Zum Zweck der Analyse von Kennzahlen wird angenommen, dass jeder Mitarbeiter 2000 Stunden im Jahr arbeitet. |  |
| 8.1.2.2a | - Unfälle/Vorfälle während des Transports? | Überprüfen Sie die Ereignisberichte (siehe Frage SQAS Core 5.1.1. a) und die einzelnen Fahrer-Aufzeichnungen.  | M |
| 8.1.2.2b | - Unfälle/Vorfälle am Beladeort? | Überprüfen Sie die Ereignisberichte (siehe Frage SQAS Core 5.1.1. a) und die einzelnen Fahrer-Aufzeichnungen.  | M |
| 8.1.2.2c | - Unfälle/Vorfälle am Entladeort? | Überprüfen Sie die Ereignisberichte (siehe Frage SQAS Core 5.1.1. a) und die einzelnen Fahrer-Aufzeichnungen.  | M |
| 8.1.2.2d | Quote der unfallbedingten Arbeitsausfälle | Unfallbedingte Arbeitsausfälle beziehen sich auf Vorfälle am Arbeitsplatz, in deren Folge ein Mitarbeiter nicht die gesamte nächste Arbeitsschicht absolvieren konnte. Die Quote der unfallbedingten Arbeitsausfälle gibt die Anzahl solcher Ausfälle pro Jahr und je Million gefahrener Kilometer an. Beispiel: In einem Unternehmen gibt es in einem Jahr 5 unfallbedingte Arbeitsausfälle. Die Anzahl der gefahrenen Kilometer beträgt 10 Millionen. Die Rate der unfallbedingten Arbeitsausfälle beträgt dann: 5 unfallbedingte Arbeitsausfälle / 10 Millionen gefahrene Kilometer = 0,5 unfallbedingte Arbeitsausfälle / Million Kilometer. Die Verletzungsquote sollte von Transportunternehmen für die eigenen Mitarbeiter sowie für die vom Unternehmen als Unterauftragnehmer beauftragten (vollintegrierten) Fahrer ermittelt werden. Diese KPI steht im Verhältnis zur Unternehmensleistung. |  |
| 8.1.2.2e | Quote der Personenschäden | Personenschäden sind Arbeitsunfälle, bei denen ein Mitarbeiter verletzt wurde. Die Quote der Personenschäden gibt die Anzahl solcher Verletzungen innerhalb eines bestimmten Zeitraums im Verhältnis zur Anzahl der im gleichen Zeitraum geleisteten Arbeitsstunden an. Die Quote der Personenschäden muss von Transportunternehmen für die eigenen Mitarbeiter sowie für die vom Unternehmen als Unterauftragsnehmerbeauftragten (vollintegrierten) Fahrer pro Million gefahrenen Kilometern ermittelt werden. Diese KPI steht im Verhältnis zur Unternehmensleistung. |  |
| 8.1.2.2f | Durchschnittliche Anzahl der Schulungstage pro Jahr | Diese Kennzahl sollte für die eigenen Mitarbeiter (Fahrer und Bürokräfte) sowie für die vom Unternehmen als Unterauftragnehmer beauftragten (vollintegrierten) Fahrer ermittelt werden. Diese Kennzahl entspricht der Anzahl der Schulungstage pro Fahrer/Bürokraft pro Jahr. Für weitere Erläuterungen siehe ECTA-Berichtsanforderungen. Diese Kennzahl erlaubt es dem Logistikdienstleister die Auswirkungen von Investitionen in Trainingsmassnahmen auszudrücken. Diese KPI steht im Verhältnis zur Unternehmensleistung. |  |
| 8.1.2.2g |  - Beschädigungenen? | Bei voll integrierten Unterauftragnehmern muß der Assessor das Vorhandensein eines Verfahrens prüfen und ob Aufzeichnungen verfügbar und einer Nachverfolgugn unterzogen werden. |  |
| 8.1.2.3 | Ist ein Programm zur Umsetzung der Beobachtung und Stichprobenkontrolle von Fahrern in Bezug auf deren fahrerische Leistung vorhanden? Werden die täglichen Checklisten der Fahrer in den Spot-Checks überprüft? | Überprüfen Sie, ob Mechanismen, die unter Punkt 10 der „Behaviour Based Safety Guidelines for training of drivers and safe driving of road freight vehicles“ (Verhaltensbasierte Sicherheitsrichtlinien für die Fahrerschulung und das sichere Führen von Lastkraftwagen) aufgelistet sind oder ein gleichwertiges System implementiert wurden. |  |
| 8.1.2.4. | Fließen die aus dem BBS-Programm gewonnenen Ergebnisse und Erkenntnisse in die Auffrischungsschulungen ein? | Prüfen Sie, ob die Gesamtergebnisse und Trends – wie unter 8.1.2.2 a bis g und 8.1.2.3 identifiziert – als Lernerfahrungen dokumentiert sind und in die Auffrischungs-Schulung aufgenommen werden. |  |
| **8.2.** | **Best Practice Richtlinien für sicheres Beladen/Entladen von Strassentransportmitteln** | **Best Practice Richtlinien für sicheres Beladen/Entladen von Strassentransportmitteln** |  |
| 8.2.1. | Hat die Unternehmensführung auch die Cefic/ECTA Best Practice Guidelines für das sichere Beladen/Entladen von Lastkraftwagen übernommen? | Prüfen Sie das Vorhandensein einer Projektakte mit dokumentiertem Umsetzungsplan, der auf dem neuesten Stand ist. Prüfen Sie, ob von den Be-/Entladestellen und/oder Fahrern berichtete Beobachtungen/Ergebnisse zu den Akten genommen, an die Fahrer/Kunden weitergegeben, analysiert und vom Transportunternehmen dazu verwendet werden, Korrekturen und Verbesserungen vorzunehmen.  |  |
| **8.3.** | **Vorbeugendes Sicherheitsverhalten aller Dienstleistungspartner durch BBS** | **Vorbeugendes Sicherheitsverhalten aller Dienstleistungspartner durch BBS** |  |
| 8.3.1. | Fördert das Unternehmen bei seinen Dienstleistungspartnern die Umsetzung der folgenden BBS-Grundsätze und erfolgt eine Überwachung der Umsetzung? | Es sollte gegenüber allen Dienstleistungspartnern eine aktive Förderung betrieben werden. Dies kann in schriftlichen Vereinbarungen erfolgen, bei Schulungs- oder Informationsveranstaltungen für den Dienstleister oder unter Nutzung anderer Kommunikationswege. Die Förderung der BBS-Grundsätze ist nur ein Teil, die Überwachung/Umsetzung ist wesentlicher. Dies kann geschehen durch fortwährende Information des Unternehmens über die beim Dienstleister eingeführten/ umgesetzten BBS-Grundsätze, Bereitstellung der BBS-Grundsätze (bei integrierten Unterauftragnehmern), jährliche Beurteilung. |  |
| 8.3.1.a | - Fahren? | Keine Richtlinien |  |
| 8.3.1.b | - Beladen? | Keine Richtlinien |  |
| 8.3.1.c | - Entladen? | Keine Richtlinien |  |
| 8.3.1.d | - Reinigen? | Keine Richtlinien |  |
| 9 | Management von Treibhausgasemissionen (GHG) | **Management von Treibhausgasemissionen (GHG)** |  |
|  | **Messung und Management von Treibhausgas (THG)-Emissionen im Verkehr** **Dieser Abschnitt folgt einer Hierarchie von Fragen, jede Frage erfordert eine detailliertere Berechnung als die vorhergehende**Die nachfolgende Grafik zeigt die Logistikdienstleister und deren Beziehung, die bei der Berechnung der THG-Emissionen berücksichtigt werden. | **Messung und Management von Treibhausgas (THG)-Emissionen im Verkehr**Die Europäische Kommission plant die Schaffung eines europäischen Rahmens für die harmonisierte Messung der Treibhausgasemissionen von Verkehr und Logistik auf der Grundlage globaler Standards, der dann genutzt werden könnte, um Unternehmen und Endnutzern eine Schätzung des CO2-Fußabdrucks ihrer Wahl zu liefern und die Nachfrage von Endnutzern und Verbrauchern nach nachhaltigeren Transport- und Mobilitätslösungen zu erhöhen.In der von der Europäischen Kommission im Dezember 2020 veröffentlichten Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität wurde folgendes Ziel festgelegt: Reduzierung der Treibhausgasemissionen **im Verkehr** um 90 % bis 2050, bezogen auf 1990 |  |
| **9.1** | Scope 1: Emissionsmessung von Fahrzeugen, die sich im Besitz oder unter der Kontrolle des Unternehmens befinden | **Scope 1** Emissionen beinhalten die direkten Emissionen ausVermögenswerten, die sich im Eigentum oder unter der Kontrolle des bewertetenUnternehmens befinden, das Brennstoffe verwendet, die vom Unternehmen bezahlt werden. Dies umfasst die Verbrennung fester oder flüssiger Brennstoffe, die zur Erzeugung von Energie, Wärme oder Dampf für den Einsatz in stationären oder mobilen Geräten (z. B. LKW, Fahrzeuge, Generatoren) verwendet werden.**FIS sind in diesen Fragen nicht enthalten** |  |
| 9.1.1 | Verfügt das bewertete Unternehmen über ein System zur Erfassung von Daten, die eine energetische (Kraftstoff-) Berechnung der Treibhausgasemissionen für alle eigenen LKW ermöglichen, deren Treibstoff von der Firma bezahlt wird? | In diesem Abschnitt hat der Ausdruck "bewertete Firma" die gleiche Bedeutung wie in den anderen Teilen des Fragebogens: er bezieht sich auf das Unternehmen, das sich an einem bestimmten Standort befindet. Wenn das bewertete Unternehmen keine eigenen LKW betreibt, ist diese Frage nicht anwendbar. Voll integrierte Subunternehmer werden hier nicht berücksichtigt. Das bewertete Unternehmen muss über ein System verfügen, um folgende Daten aufzuzeichnen: - verbrauchter Brennstoff für jeden Brennstofftyp (z. B. über die Tankrechnungen)Das Unternehmen könnte zum Beispiel verschiedene Brennstoffe verbrauchen:- Diesel - Diesel/Biodiesel-Gemisch- Biodiesel- CNG/LNG- Wasserstoff- usw.- gefahrene Gesamtkilometer (z. B. über den Kilometerzähler auf periodischer Basis) - transportierte Tonnage (z. B. über Transportaufträge) |  |
| 9.1.2 | Verfügt das bewertete Unternehmen über ein System zur jährlichen Berechnung der Treibhausgasemissionsintensität des Transports (ausgedrückt in kg CO2-Äquivalent pro tkm) unter Verwendung der in Frage 9.1.1 erfassten Daten? | **kg CO2e** bedeutet **kg CO2-Äquivalent**: eine Einheit, die die Auswirkungen verschiedener Treibhausgase als eine einzige Maßnahme in Bezug auf das Treibhauspotenzial von Kohlendioxid beschreibt.Der Gutachter akzeptiert die vom Unternehmen vorgenommene Berechnung, sofern die im Zähler verwendete Formel die Summe der Emissionen des/des jährlich verbrauchten Brennstoffs/Brennstoffe ist und der Nenner anhand der in 9.6.1 genannten Formel berechnet wird. |  |
| 9.1.3 | Kennt das Unternehmen den Brennstoffverbrauch pro **Transport-/Geschäftskategorie** auf jährlicher Basis? | Ein Unternehmen könnte verschiedene Transport-/Geschäftskategorien haben:- Schüttgutwagen (flüssig/fest) - Verpackte Waren - Kühllastwagen- usw.Um die Frage positiv zu bewerten, sollte das Unternehmen den Brennstoffverbrauch für jede Transport-/Geschäftskategorie und jede Art von Brennstoff messen. Falls die genaue Menge nicht bekannt ist, wird eine angemessene Schätzung akzeptiert.Eine detaillierte Erläuterung der Transportkategorien finden Sie in der **GLEC-Rahmenrichtlinie: „Global Logistics Emissions Council Framework for Logistics Emissions Accounting and Reporting“. Neuste Version. Modul 5** <https://www.smartfreightcentre.org/en/downloads/>  |  |
| 9.1.4 | Hat das Unternehmen die **TTW**-Emissionen aus dem im letzten Jahr verbrauchten Brennstoff mit der folgenden Formel berechnet:kg CO2e = Σ (Brennstoff (Liter) × TTW-Brennstoffemissionsfaktor (kg CO2e/Liter Brennstoff))? | Das Unternehmen wird Brennstoffemissionsfaktoren aus der **GLEC-Rahmenrichtlinie: „Global Logistics Emissions Council Framework for Logistics Emissions Accounting and Reporting“, Version 2.0, Modul 1** verwenden. Das Dokument kann unter folgendem Link heruntergeladen werden:<https://www.smartfreightcentre.org/en/downloads/>Für jeden Brennstofftyp können drei Faktoren verwendet werden: **WTT, TTW und WTW.** - **Well-to-Tank** **(WTT):** WTT-Emissionen umfassen alle Prozesse zwischen der Energiequelle (der Quelle) durch die Energiegewinnungs-, -verarbeitungs-, -speicher- und -lieferphasen bis zur Nutzungsstelle (dem Tank)- **Tank-to-Wheel (TTW):** Hierbei handelt es sich um die Emissionen von Brennstoffen, die für Antriebszwecke (das Rad) verbrannt werden. - **Well-to-Wheel (WTW):** Hierbei handelt es sich um Emissionen aus dem gesamten Brennstofflebenszyklus, die der Summe der WTT- und TTW-Emissionen entsprechen sollten.**Für diese Frage sollte TTW verwendet werden** |  |
| 9.1.5 | Falls das Unternehmen Waren am eigenen Standort oder in einem eigenen Zwischenschritt vor Erreichen des endgültigen Zielorts lagert/handhabt: werden **TTW-Emissionen** in kg CO2e aus verbrauchtem Brennstoff berechnet? | Falls eine Lieferung vor dem endgültigen Bestimmungsort eine Zwischenhandhabung erfordert, sollte das Unternehmen über ein System zur Berechnung des zusätzlichen Energieverbrauchs verfügen. Wenn Waren in einem Lager gelagert werden, siehe SQAS 2022 Lagerfragebogen Abschnitt 10.3 für die Berechnung des Energieverbrauchs.Der für die Beheizung der Büroräume des Unternehmens verwendete Brennstoff oder Gas wird nicht berücksichtigt. Dennoch wird das Unternehmen ermutigt, diesen Energieverbrauch zu messen und zu reduzieren, obwohl dies bei der Bewertung der Frage nicht berücksichtigt wird. |  |
| 9.1.6 | Hat das Unternehmen die **Scope 1 Emissionen** berechnet?kg CO2e = Summe der Fragen 9.1.4 und 9.1.5 |  |  |
| **9.2** | Scope 2: Emissionen aus Elektrizität | **Scope 2 Emissionen** sind indirekte Emissionen aus demErzeugung und Verteilung von Strom, Wärme undDampf, der von dem bewerteten Unternehmen zur Verwendung an seinen Logistikstandorte, in Elektrofahrzeugen oder in anderen eigenenAnlagen, die Strom benötigen, erworben wird. |  |
| 9.2.1 | Hat das Unternehmen den Strom gemessen, der zur Nutzung an seinen Logistikstandorten, in Elektrofahrzeugen oder in anderen Anlagen, die Strom benötigen, erworben wurde? | Stromrechnungen liefern die genauesten Informationenüber den Stromverbrauch.Der typische Energieverbrauch stammt von Fahrzeugen, die mit Batterien betrieben werden und Strom, der für Heizung/Kühlung und Beleuchtung verwendet wird. Der von den Büros des Unternehmens verbrauchte Strom muss nicht berücksichtigt werden. Dennoch wird das Unternehmen aufgefordert, diesen Energieverbrauch zu messen und zu reduzieren. |  |
| 9.2.2 | Hat das Unternehmen die **Scope 2 Emissionen aus dem in 9.2.1 genannten zugekauften WTT-Strom** im letzten Jahr mit der Formel berechnet:kg CO2e = Σ (Strom (kWh)× Stromemissionsfaktor (kg CO2e/ kWh Strom)) | TTW wird für Strom als Null angenommen, alle Emissionen befinden sich in den WTT-Stufen am Nutzungsort.**Die zu verwendenden Emissionsfaktoren hängen von der Elektrizitätsquelle ab.** Unternehmen müssen Stromemissionsfaktoren für die Länder oder Regionen sammeln, in denen sich die Logistikstandorte befinden. Batterien von Fahrzeugen werden in der Regel über Nacht geladen, können aber auch unterwegs aufgeladen werden. Stromfaktoren nach Ländern können auch von der Internationalen Energieagentur (IEA) bezogen werden: [https://www.IEA.org/data-and-statistics/data-product/emissions-factors-2020#emissions-factors](https://www.iea.org/data-and-statistics/data-product/emissions-factors-2020#emissions-factors) (gebührenpflichtig)Ohne weitere Daten kann von einem EU-Durchschnittsstromfaktor von 420 g CO2e/kWh ausgegangen werden (Quelle: GLEC-Rahmenrichtlinie). Die Verwendung einzelner Ländermixe kann zu deutlich unterschiedlichen Werten führen, insbesondere in Ländern mit einer stark dekarbonisierten Stromversorgung |  |
| 9.3 | Scope 3 | **Scope 3 Emissionen** sind indirekte Emissionen aus derLieferkette des bewerteten Unternehmens.Dazu gehören Emissionen von Subunternehmern und untervergebenen Dienstleistungen (z. B. Lagerhaltung, Tankreinigung)Scope 3 umfasst auch die Herstellung und den Vertrieb von in Scope 1 (WTT) verbrannten Brennstoffen, Transportemissionen, die in gekauften Waren und Dienstleistungen, Produktnutzung und End-of-Life beinhaltet sind.Im Falle der Bewertung von Multisite Standorten kann die Zentrale ihre Tochtergesellschaften als Scope 3, 2 oder 1 einstufen; die Entscheidung liegt beim Unternehmen. Wie auch immer der Ansatz aussieht, die folgenden Grundsätze müssen eingehalten werden:- Die THG-Emissionen auf Ebene der Tochtergesellschaften sollten verfügbar sein.- Es sollte sichergestellt werden, dass es keine Doppelzählung zwischen den Emissionen der Zentrale und der Tochtergesellschaften gibt.- Im Rahmen der Managementbewertung des Hauptsitzes (SQAS 2022 Rev, Abschnitt 5.4) wird das Programm zur Messung und Reduzierung der THG-Emissionen der Tochtergesellschaften analysiert und es werden Entscheidungen zur Reduzierung der Emissionen getroffen. |  |
| 9.3.1 | Vollständig integrierte Subunternehmer und nicht integrierte Subunternehmer | Wenn das bewertete Unternehmen weder FIS noch NIS hat, ist dieser Abschnitt nicht anwendbar |  |
| 9.3.1.1 | Verfügt das bewertete Unternehmen über ein System zur Datenerfassung, das eine aktivitätsbasierte Berechnung der THG-Emissionen durch WTW-Transport von seinen voll integrierten Subunternehmern (FIS) und/oder nicht integrierten Subunternehmern (NIS) ermöglicht? | Es gibt zwei Ansätze zur Berechnung von Treibhausgasemissionen aus dem Transport: "tätigkeitsbezogen" und "energiebezogen".Bei der "tätigkeitsbezogenen" Berechnung werden die THG-Emissionen durch Multiplikation der Tonnenkilometer mit einem Emissionsfaktor ermittelt. Bei der "energiebasierten" Berechnung werden die THG-Emissionen durch Multiplikation des tatsächlich verbrauchten Kraftstoffs mit einem Standard-Emissionsumrechnungsfaktor ermittelt. Diese Methode ist präziser als der "tätigkeitsbasierte" Ansatz.Falls der Hauptfrachtführer Transporte an FIS/NIS auslagert, muss das bewertete Unternehmen die Menge dieser ausgelagerten Tonnen und Kilometer kennenWenn der Unterauftragnehmer die Informationen nicht zur Verfügung stellt, können die Tonnen-Kilometer geschätzt werden, vorausgesetzt, die Schätzung wird für jeden Transportauftrag vorgenommen.Wenn der vom Subunternehmer verbrauchte Kraftstoff bekannt ist, sollte die Berechnung der THG-Emissionen wie in Abschnitt 9.1 beschrieben durchgeführt werden. |  |
| 9.3.1.2 | Berechnet das Unternehmen die WTW-Emissionen aus FIS und/oder NIS?  | Für die Berechnung der THG-Emissionen durch Transport sollte das Unternehmen die GLEC-Rahmenrichtlinie heranziehen: „Global Logistics Emissions Council Framework for Logistics Emissions Accounting and Reporting“ Scope 3, neueste Version. Das Dokument kann unter folgendem Link heruntergeladen werden: <https://www.flexmail.eu/f-844a1f54174eb51e> |  |
| 9.3.2 | Intermodal/Multimodal**Dieser Abschnitt folgt einer Hierarchie von Fragen, jede Frage erfordert eine detailliertere Berechnung als die vorhergehende** | Dieser Abschnitt gilt nur, wenn das Transportunternehmen **intermodalen/multimodalen Verkehr in seine Dienstleistungen einbezieht**.**Intermodal** ist der Transport von Gütern in ein und derselben intermodalen Transporteinheit durch aufeinander folgende Beförderungsarten ohne Handhabung der eigentlichen Güter bei einem Verkehrsträgerwechsel. Dieser Begriff wird in der Regel verwendet, wenn Straße und Schiene involviert sind. Bei der intermodalen Transporteinheit kann es sich um einen Container, eine Wechselbrücke, ein Straßen- oder Schienenfahrzeug oder ein Schiff handeln**Multimodal:** Beförderung von Gütern mit mindestens zwei verschiedenen Verkehrsträgern. Der intermodale Verkehr ist eine besondere Form des multimodalen Verkehrs, die häufig auf einem Vertrag beruht, der den gesamten multimodalen Verkehr regelt.In der Regel werden **Schienen- oder Wasserstraßendienste (Binnenwasserstraßen und Kurzstreckenseeverkehr)** mit Zubringerbewegungen an einem oder beiden Enden eingesetzt. Die Tonnen und Kilometer sollten auch alle **Unterauftragnehmer** umfassen, die die vom Haupttransportunternehmer angeforderte Ladung transportieren. |  |
| 9.3.2.1 | Verfügt das bewertete Unternehmen über ein System zur Berechnung der aktivitätsbasierten THG-Emissionen des intermodalen Verkehrs? | Die Berechnung der Emissionen kann anhand **von zusammengesetzten Faktoren** oder **durch Addition der Emissionen der verschiedenen Streckenabschnitte jeder Sendung** erfolgen.Ein **Streckenabschnitt** bezieht sich auf den Start- und Endpunkt einer Sendung, die den gleichen Transportmodus verwendet.Berechnungsmethode siehe **GLEC-Rahmenrichtlinie: „Global Logistics Emissions Council Framework for Logistics Emissions Accounting and Reporting“. Neuste Version. Modul 5** <https://www.smartfreightcentre.org/en/downloads/>  |  |
| 9.3.2.2 | Verfügt das bewertete Unternehmen über ein System zur Erfassung von Daten, das die Berechnung der THG-Emissionen von Straße, Schiene und Wasserstraße ermöglicht? | Das Unternehmen muss in der Lage sein, Daten über die Emissionen, Tonnen und Kilometer jedes Streckenabschnitts jeder transportierten Sendung zu sammeln. |  |
| 9.3.2.3 | Berechnet das bewertete Unternehmen die THG-Emissionen aller beteiligten Strecken? | Erfolgt die Teilstrecke der Sendung mit eigenen LKWs, wird die Emissionsberechnung dieser Teilstrecke in Abschnitt 9.1 (Scope 1) oder 9.2 (Scope 2) aufgenommen. Wenn es als Unterauftrag vergeben wird, wird es in 9.3.1 (Scope 3) enthalten sein Für die Berechnung der Strecken auf der Schiene und Wasserstraße verwendet das Unternehmen **die GLEC-Rahmenrichtlinie: „Global Logistics Emissions Council Framework for Logistics Emissions Accounting and Reporting“. Neuste Version. Modul 5** <https://www.smartfreightcentre.org/en/downloads/> Für den Fall, dass die Anzahl der Sendungen keine manuelle Berechnung rechtfertigt, kann das Unternehmen auf IT-Anbieter zurückgreifen. Als Beispiele siehe <https://www.smartfreightcentre.org/en/working-with-sfc-accredited-partners/> **Die WTW-Faktoren werden verwendet.**  |  |
| 9.3.3 | Tankreinigungsstationen |  |  |
| 9.3.3.1 | Falls das Unternehmen flüssige/feste Schüttgüter transportiert und Tankreinigungsstationen verwendet, entsprechen die WTW THG-Emissionen den berechneten Reinigungen? kg CO2e = Anzahl der im letzten Jahr durchgeführten Reinigungen x kg CO2e/ Reinigung | In der Regel wird Brennstoff/Gas in Tankreinigungsstationen für den/die Kessel verwendet und Strom wird zum Bewegen der Pumpen verwendet. Das Transportunternehmen hat die zu verwendenden Emissionsfaktoren bei den Tankreinigungsstationen anzufordern.Siehe **SQAS 2022 TC-Fragebogen, Abschnitt 9.1.6**, um zu sehen, wie Emissionen berechnet werden |  |
| 9.3.4 | Unterbeauftragte Lagerung/Handhabung von Waren |  |  |
| 9.3.4.1 | Falls das Unternehmen die Lagerung/Handhabung von Waren in einem Zwischenschritt vor Erreichen des endgültigen Zielorts an Unterauftragnehmer vergibt: Werden **die WTW-Emissionen** in kg CO2e aus dem Energieverbrauch berechnet? | Falls eine Lieferung vor dem endgültigen Bestimmungsort eine Handhabung durch einen Unterbeauftragten erfordert, sollte das Unternehmen über ein System zur Berechnung des zusätzlichen Energieverbrauchs verfügen. Wenn Waren in einem Lager gelagert werden, siehe **SQAS 2022 Lagerfragebogen, Abschnitt 10.3** für die Berechnung des Energieverbrauchs |  |
| 9.3.5 | Herstellung und Vertrieb von in Scope 1 verbrannten Brennstoffen |  |  |
| 9.3.5.1 | Hat das Unternehmen die absoluten **WTT**-Emissionen aus dem Brennstoffverbrauch im letzten Jahr mit der Formel berechnet:kg CO2e = Σ (Brennstoff (Liter) × WTT-Brennstoffemissionsfaktor (kg CO2e/Liter Brennstoff))? | Der Faktor ist dem „Global Logistics Emissions Council Framework for Logistics Emissions Accounting and Reporting“ in der jeweils gültigen Fassung zu entnehmen. Modul 1 |  |
| 9.3.6 | Berechnung der Scope 3 Emissionen |  |  |
| 9.3.6.1 | Hat das Unternehmen **Scope 3 Emissionen** mit der folgenden Formel berechnet?**kg CO2e= Summe der Fragen aus Unterkapitel 9.3** | Folgende Fragen sollten hinzugefügt werden: 9.3.1.2 +(9.3.2.1 oder 9.3.2.3) + 9.3.3.1 +9.3.4.1 + 9.3.5.1 |  |
| **9.4** | Berechnung der Gesamtemissionen (Scope 1, 2 und 3) | Die Messung der Gesamtemissionen ist notwendig, da sie direkte Auswirkungen auf die Erderwärmung hat. |  |
| 9.4.1 | Hat das Unternehmen die **Gesamtemissionen** im vergangenen Jahr durch **Addition der Scope 1, 2 und 3 Emissionen berechnet?** | Folgende Fragen sollten hinzugefügt werden: 9.1.6 + 9.2.2 + 9.3.6.1 |  |
| **9.5** | Berechnung der Tonnenkilometer  |  |  |
| 9.5.1 | Kennt das Unternehmen die Tonnen transportierter Produkte und die gefahrenen Kilometer (beladen und leer) in **Verbindung mit jeder der in 9.1.3 genannten Kategorien?** | Im Falle von Massengut sind die Tonnen (Nutzlast) das Nettogewicht des Produkts (ohne Berücksichtigung des Gewichts des Tanks/Containers). Bei verpackten Gütern sollte das Gewicht das Produkt und die vom Versender für den Transport bereitgestellte Verpackung umfassen; zusätzliche Verpackungen oder vom LSP verwendete Umschlaggeräte sollten nicht in die Berechnung einbezogen werden.Weitere Erläuterungen siehe GLEC-Rahmenrichtlinie: „Global Logistics Emissions Council Framework for Logistics Emissions Accounting and Reporting“. Neuste Version. Modul 5 <https://www.smartfreightcentre.org/en/downloads/> |  |
| 9.5.2 | Hat das Unternehmen im vergangenen Jahr die Tonnenkilometer **nach Transportauftrag und Kategorie** mit der Formel berechnet? Σ tkm nach **Transportkategorie** = (Tonnentransport 1 x km Transport 1) + (Tonnentransport 2 x km Transport 2) +.... + (Tonnentransport n x km Transport n) | Der Gutachter wählt stichprobenartig Transportaufträge aus und fragt das Unternehmen, wie die transportierten Tonnen und Kilometer berechnet wurden.  |  |
| 9.6 | Berechnung der Emissionsintensität | Die **Emissionsintensität** ist eine Schlüsselmessung in einem Transportunternehmen und soll reduziert werden. Ändert ein Unternehmen beispielsweise den verbrauchten Brennstoff von Diesel auf alternative Brennstoffe oder wechselt es auf emissionsärmere Transportmittel (z. B. Straße zu Schiene), sinkt die Emissionsintensität. Die Emissionsintensität wird durch **Leerfahrten** (ohne Ladung gefahrene Strecke) und den **Belastungsfaktor** (Prozentsatz der verfügbaren Kapazität, die auf einer Tour mit Ladung genutzt wird) beeinflusst. Höhere Leerfahrten und Fahrten mit teilweiser Beladung erhöhen die Emissionsintensität.Dennoch wirkt sich die **Ladungsdichte** auch auf die Emissionsintensität aus: Produkte mit geringer Dichte erhöhen die Emissionsintensität, aber diese Erhöhung bedeutet nicht unbedingt eine Abnahme der Transportleistung des Transportunternehmens.Von den verschiedenen Möglichkeiten zur Messung der Emissionsintensität hat **SQAS** die **Emissionen nach Tonnenkilometern** übernommenDer Bewerter wird in den Kommentaren zu den Fragen keine Angaben zur Emissionsintensität, zu den absoluten Emissionen oder zu den Tonnenkilometern als objektiven Nachweis machen.  |  |
| 9.6.1 | Hat das Unternehmen im vergangenen Jahr die Emissionsintensität nach Transportkategorie anhand der folgenden Formel berechnet: Emissionsintensitätsfaktor nach Verkehrskategorie (kg CO2e/tkm) = **Gesamtemissionen** aus 9.4.1 / **tkm nach Kategorien** berechnet in 9.5.2 | Eine Erklärung zur Berechnung der Emissionen nach Verkehrskategorien finden Sie in der **GLEC-Rahmenrichtlinie: „Global Logistics Emissions Council Framework for Logistics Emissions Accounting and Reporting“. Neuste Version. Modul 5** <https://www.smartfreightcentre.org/en/downloads/>  |  |
| **9.7** | Konsolidierung und Berichterstattung von Emissionen |  |  |
| 9.7.1 | Konsolidiert das Unternehmen in einem Bericht die jährlichen Gesamtemissionen in folgender Form?* Scope 1 (Frage 9.1.6)
* Scope 2 (Frage 9.2.2)
* Scope 3 (Frage 9.3.6.1)
* Gesamtemissionen (Frage 9.4.1)
* Emissionsintensität nach Transportkategorie (Frage 9.6.1)
 | Berechnungsbeispiele siehe GLEC-Erklärung, Seite 50ff der GLEC-Rahmenrichtlinie, neuste Fassung |  |
| **9.8** | Schulung | Der Gutachter sucht nach Nachweisen für ein geeignetes Schulungsprogramm und dessen Durchführung in den einzelnen Personalakten.  |  |
| 9.8.1 | Sind die Transportplanner traniert in Nutzlast-Optimierung und Reduzierung von Leerkilometeranteilen. | Siehe Leitfaden: "How to reduce time spent by drivers on site and improve their treatment" Section 2.1 ("Wie reduziert man die Zeit die der Fahrer auf dem Gelände verbring und das Behandeln der Fahrer verbessert"). Der Assessor muss nach Nachweisen von einem Trainingsplans und einem Einarbeitungstrainingsplan, oder früheren Erfahrungsberichten, suchen. |  |
| **9.9** | Reduzierung der Emissionen |   |  |
| 9.9.1 | Strategie, Ziele und Programm definieren**Die ersten drei Fragen dieses Abschnitts folgen einer Hierarchie: Jede Frage hat ein höheres Anforderungsniveau als die vorhergehende** |   |  |
| 9.9.1.1 | Hat das Unternehmen auf der Grundlage der Messungen in 9.7.1 eine **Strategie** zur Reduzierung seiner Treibhausgasemissionen im Verkehr festgelegt? | Die gefahrenen Kilometer können beladen oder leer sein. Eine der Möglichkeiten zur Verringerung der Emissionsintensität ist die Reduzierung der Leerkilometer. Eine andere Möglichkeit ist die Erhöhung der Nutzlast pro Fahrt. |  |
| 9.9.1.2 | Hat das Unternehmen auf der Grundlage der in 9.6.1 vorgenommenen Messungen die **Ziele** zur Verringerung der **Emissionsintensität** in einem Mehrjahresplan festgelegt? | Der Gutachter prüft, ob die Reduzierung mit dem in der Richtlinie zu Frage 9 „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität“ angegebenen Ziel übereinstimmt. |  |
| 9.9.1.3  | Umfassen die Ziele des Mehrjahresprogramms eine Verringerung der **Gesamtemissionen gemäß** 9.4.1? | Der Gutachter prüft, ob die Verringerung mit dem in Frage 9 genannten Ziel übereinstimmt.  |  |
| 9.9.1.4 | Verfügt das bewertete Unternehmen über ein Mehrjahres**programm**, um die in 9.9.1.2 oder 9.9.1.3 genannten Ziele zu erreichen? | Das Programm könnte in Partnerschaft mit Subunternehmern (FIS) oder Kunden ausgeführt sein. Um eine Bewertung zu erhalten, überprüft der Gutachter, ob es ein detailliertes Programm mit verantwortlichen Personen und Fristen gibt. Das Programm umfasst Zwischenschritte und eine Nachverfolgung auf mindestens jährlicher Basis.  |  |
| 9.9.1.5 | Umfasst das Unternehmen multimodale Transportoptionen zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen? | Bei der Bestimmung der Anwendbarkeit der Frage (Entfernungskriterien) sollten die örtlichen Rechtsvorschriften berücksichtigt werden. Im Allgemeinen ist die Frage nicht anwendbar, wenn die Entfernung zwischen dem Herkunftsort und dem endgültigen Bestimmungsort weniger als 100 km beträgt |  |
| 10 | Sicherung | **Sicherung** |  |
| 10.1. | Sicherung beim Transport | **Sicherung beim Transport** |  |
| 10.1.1. | Werden im Unternehmen Maßnahmen umgesetzt, die die Sicherung der Produkte und Transportdaten bei allen seinen Dienstleistungspartnern sicherstellt, einschließlich: | Logistikinformationen müssen innerhalb der IT-Systeme geschützt und gesichert werden. Überprüfen Sie, ob die IT-Systeme des Unternehmens gesichert sind. Eine zusätzliche Möglichkeit besteht darin, eine Geheimhaltungsklausel in den Arbeitsvertrag aufzunehmen, die in der Personalabteilung hinterlegt wird.Prüfen Sie Verträge mit Servicepartnern auf Sicherheitsklauseln, Anforderungen und zugelassene Lieferantenlisten. |  |
| 10.1.1a | Depots und Parkplätze? | Keine Richtlinien |  |
| 10.1.1b | Reinigungsanlagen? | Keine Richtlinien |  |
| 10.1.1c | an der Schnittstelle zu einem als Unterauftragnehmer tätigen Straßentransportunternehmen? | Keine Richtlinien |  |
| 10.1.1d |  an der Schnittstelle zum intermodalen Transport? | Keine Richtlinien |  |
| 10.1.2.  | Wird die Übergabe/der Transfer der Sicherungsverantwortung dokumentiert und unterzeichnet? | Sehen Sie nach Nachweisen. Es kann z.B. ein E.I.R. (Equipment Interchange Receipt) bzw. Interchange/Check Report verwendet werden. |  |
| 10.1.3. | Sind Vorrichtungen, Equipment montiert oder Vorkehrungen getroffen, um den Diebstahl von Fahrzeugen zu verhindern und wurden Maßnahmen getroffen, die sicher stellen, dass diese jederzeit funktionsbereit und effektiv sind? | Prüfen Sie die Art der Diebstahl-Schutzvorrichtungen, -equipment oder –Vorkehrungen und deren Effektivität in der Praxis. |  |
| 10.1.4. | Sind die Fahrerkabinen mit einem Zugangskontrollsystem ausgestattet? | Unbefugter Zugang zur LKW-Kabine muss erkannt und eine Alarmanlage muss aktiviert werden, um den Fahrer zu benachrichtigen: Fahrer, die über eine Zugangskarte, ein Passwort oder ein positives Erkennungssystem verfügen (Augen Erkennung), können in die LKW-Kabine einsteigen. Unerlaubter Einstieg löst einen Alarm im zentralen Computersystem aus und eine Wegfahrsperre wird aktiviert |  |
| 10.1.5. | Sind die Lasttfahrzeuge mit einem Motoranlasskontrollsystem ausgerüstet? | Die Zugmaschinen müssen mit einem elektronischen Motoranlasskontrollsystem (auch elektronische Wegfahrsperre genannt) ausgerüstet sein. |  |
| 10.1.6. | Sind Trailer (Auflieger), unabhängig von der Art, mit Sicherheitsvorrichtung (en) ausgestattet, um Diebstahl zu verhindern, wenn Sie entkoppelt werden? |   |  |
| 10.1.7. | Hat das Unternehmen, falls erforderlich, Sicherungsvorkehrungen für den Transport sensibler Produkte (hochwertige Produkte, explosive Vorprodukte, Vorprodukte chemischer Waffen~~,~~ oder unerlaubte Arzneimittelvorprodukte) entwickelt und umgesetzt? | Hochwertige Produkte sind diejenigen, die vom Kunden, den lokalen Gesetzen/Anforderungen für den nationalen Verkehr oder CMR-Anforderungen definiert werden. Überprüfen Sie Dokumente und befragen Sie Fahrer. |  |
| 10.1.8. | Ist ein Verfahren in Kraft, um sicherzustellen, dass Sicherungsvorfälle in Bezug auf sensible Produkte sofort an Kunden und Behörden gemeldet werden? | Überprüfen Sie Dokumente, interviewen Sie Fahrer und Betriebsleiter. |  |
| 10.2. | Sicherung bei der Handhabung von (HCDG) gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotential | **Sicherung bei der Handhabung von (HCDG) gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotential** |  |
|   |   | Wenn der Logistik Service Provider (LSP) keine HCDG handhabt, ist Kapitel 10.2 mit "N/A" zu bewerten. |  |
| 10.2.1. | Wurde für gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotenzial (HCDG) gemäß Abschnitt 1.10 ADR ein Sicherungsplan entwickelt und umgesetzt? | Prüfen Sie den wesentlichen Inhalt von ADR, Kapitel 1.10 und überprüfen Sie die Übereinstimmung des Inhaltverzeichnisses des Sicherheitplans mit allen wichtigen Kapiteln. Nutzen Sie die INDUSTRY GUIDELINES FOR THE SECURITY OF THE TRANSPORT OF DANGEROUS GOODS BY ROAD: : <https://cefic.org/library-item/guidelines-for-the-security-of-the-transport-of-dangerous-goods-by-road> |  |
| 10.2.2. | Verfügt das Unternehmen über Verfahren, um die Bewegung von HCDG während der Transportstrecke überwachen zu können? | Zu den Mitteln zur Überwachung/Verfolgung von HCDG-Transporten unterwegs gehören GPS, Anweisung zur regelmäßigen Meldung, Internet-Verbindung usw. |  |
| 11.2.3. | Sind voll beladene Frachtcontainer, Tankcontainer, Wagenladungen und Waggons, die HCDG enthalten, plombiert und sind die Plombennummern separat angegeben (elektronisch oder in Papierform)? | Prüfen Sie die Praxis der Verplombung, indem Sie zwecks Überprüfung der Anweisungen Fahrer befragen. Suchen Sie nach einer schriftlichen Verfahrensrichtlinie zur Verplombung und Nummerierung der Plomben, die in den Frachtpapieren angegeben sein muss. |  |
| 10.2.4. | Werden bei HCDG Unstimmigkeiten hinsichtlich der Plombe gründlich untersucht, wird die Lieferung falls nötig zurückgewiesen, das Sicherungspersonal unterrichtet und bei offensichtlichen Manipulationen an der Plombe mit äußerster Vorsicht vorgegangen? | Ein System der Berichterstattung über Unstimmigkeiten hinsichtlich der Verplombung muss vorhanden sein. Dieses muss auch die Untersuchung und die Weiterverfolgung umfassen. |  |
| 10.2.5. | Sind Fahrer (eigene und FIS) verpflichtet, regelmäßig anzurufen, wenn keine Lokalisierung durch elektronische Tracking-und Tracing-Tools (z.b. GPS) verfügbar ist? | Prüfen Sie im Fahrerhandbuch die Anweisungen zur Meldepflicht und prüfen Sie die praktische Durchführung durch ein Gespräch mit Fahrern. Die Häufigkeit (der Meldung) ergibt sich im Bezug auf die Ladung, der Transportart, des (befahrenen) Landes (Nationalstaat). Mindestens nach jedem längerem (Aufent-)Halt sollte eine Meldung erfolgen.  |  |
| 11 | Kontrolle der Tätigkeiten | **Kontrolle der Tätigkeiten** |  |
| 11.1 | Kundenschnittstelle | **Kundenschnittstelle** |  |
| 11.1.1 | Gibt es Informationen der Kunden/Chemieunternehmen in Bezug auf die sichere Durchführung des Be- und Entladens? Eine solche Information sollte mindestens enthalten: | Diese Information kann im Rahmen eines allgemeinen Vertrages erfolgen, durch einen Einzelauftrag, in einer Informationsunterlage über den Be-/Entladeort usw. Wählen Sie Stichproben von Aufträgen aus der Auftragsliste oder dem Dispoplan und prüfen Sie diese. |  |
| 11.1.1.1a | - vereinbarte Aufteilung der Verantwortlichkeiten des Fahrers und der operativen Mitarbeiter am Be-/Entladeort (BBS Entladen/ Beladen)? | Die BBS-Grundsätze Beladen/ Entladen sind bei der Beantwortung dieser Frage zu erläutern und zu berücksichtigen, insbesondere wenn der Fahrer bei der Probenahme nicht mitwirkt. |  |
| 11.1.1.1b | - Vorlage des ECD (European Cleaning Document/Europäisches Reinigungs-Dokument)? | Keine Richtlinien |  |
| 11.1.1.1c | -Standort Zugangsvoraussetzungen inklusive PSA? -Überprüfung der Dichtigkeit der Ventile nach dem Be-/Entladen? -die Dokumente, die den Be-/Entladevorgang (vor/während/nach) begleiten? -Ausrüstungsanforderungen (für Equipment)? -Ladungssicherung? | Informationen sollten enthalten:-Öffnungszeiten, Fahrzeugbeschränkungen, …-detaillierte Informationen über Dokumente, die in den verschiedenen Stadien benötigt werden, -Länge der Schläuche, Art der Schläuche, Kompressoren, Pumpen... -Kunden Anleitungen zur Ladungssicherung für bestimmte Ladungen |  |
| 11.1.2 | Gibt es einen schritlichen Nachweis für die Verpflichtung der Unternehmensleitung, die Einhaltung der Best Practice Guideline für sicheres Be- und Entladen von Strassentransportfahrzeugen durch den Fahrer zu unterstützen? | Dieser kann im Fahrerhandbuch enthalten sein oder in einer separaten Anweisung, jedoch ist eine Überprüfung durch Befragung von Fahrern erforderlich (auf der Basis der vorhandenen Abweichungen). |  |
| 11.2. | Planung und Kommunikation | **Planung und Kommunikation** |  |
| **11.2.1.** | **Auftragsplanung und-Bearbeitung** | **Auftragsplanung und-Bearbeitung** |  |
| 11.2.1.1 | Gibt es ein schriftliches Verfahren zu Transport Auftragsabwicklung, zur Getrennthaltung von Waren (Zusammenladungsverbote) und zur Fahrzeugplanung? | Der Assessor sollte die dokumentierten Verfahren überprüfen und eine positive Punktzahl geben, wenn er beurteilt, dass die Schlüsselelemente abgedeckt sind, z.b. LKW-Wartungspläne sind nicht im Widerspruch zur Auftragsdisposition. Prüfen Sie, ob zwischen der Wartungswerkstatt und der Planungsabteilung eine Anweisung oder ein Verfahren besteht. Suchen Sie nach den entsprechenden schriftlichen Verfahrensanweisungen und Praktiken in Bezug auf die Trennung verschiedener Arten von Ladung, Lebensmitteln, etc. im Einklang mit den gesetzlichen Anforderungen. Für Gefahrgut überprüfen Sie die Konformität mit ADR-Kapitel~~s~~ 7.5. |  |
| 11.2.1.2 | Hat das Unternehmen einen dokumentierten Prozess, um seine Dienste vom Zeitpunkt der Beladung bis zur Auslieferung beim Endempfänger zu kontrollieren? | Überprüfen Sie durch eine Stichprobe Transaktionen, wie das Unternehmen den aktuellen Status/Standort während des Transports gemäß Kundenwunsch oder Risikobewertung ermittelt und verfolgt. In größeren Unternehmen könnte eine effektive Kontrolle des Status von Sendungen entlang der Lieferkette auf IT-Technologien wie Barcodes, RFID (Radio Frequency Identification) oder SCEM (Supply Chain Event Management) basieren, aber auch durch Dokumenten Scans, Anrufe mittels mobiler Kommunikation oder andere Arten der Nachverfolgung. Schauen Sie sich an, ob die Prozessbeschreibung die gesamte Lieferkette abdeckt. |  |
| 11.2.1.3 | Werden alle Kunden Anweisungen und -Anforderungen durch die gesamte Lieferkette verfolgt? | Die Nachweise müssen überprüft werden, indem man sich die von dem Subunternehmer unterzeichneten Vereinbarungen prüft (nicht integriert) ob die Kundenanforderungen aufgenommen oder hinzugefügt wurden. Das bewertete Unternehmen muss sicherstellen, dass seine Subunternehmer sowohl sein eigenes Anforderungsprofil als auch die Anforderungsprofile der Kunden (Chemieunternehmen) einhalten. Die Vereinbarung mit den Chemie-Kunden könnte in einen schriftlichen Vertrag aufgenommen werden.Voll integrierte Subunternehmer sind wie eigene Fahrer zu behandeln |  |
| 11.2.1.4 | Kommuniziert der Planungsbereich relevante Informationen und Anweisungen an den Fahrer/Subunternehmer, einschließlich, aber nicht beschränkt auf: -Routen Kriterien (einschließlich genehmigter Parkplätze, Tunnel Codes)? -zusätzliche nationale Verkehrsvorschriften in anderen Ländern (für den internationalen Verkehr)? -Consignor/Consignee Details? -Produktkompatibilität (Mehrfachbeladungen)? -Produktkompatibilität (vorherige Beladungen)? -kundenspezifische HSE-Anforderungen?  | Ein Kommentar ist erforderlich. |  |
| 11.2.1.5 | Verfügt das Unternehmen für alle Touren mit einer Fahrzeit von mehr als 4,5 Stunden über ein System zur Bewertung von Risiken auf der Tour, das den Fahrer in der Durchführung seiner Tour mit einem schriftlichen Tourenplan unterstützt, der Angaben zur genehmigten Route, zu bekannten Gefahren auf der Route, zum sicheren und gesicherten Parken des Fahrzeugs und zu zulässigen Pausenstandorte enthält? | Ein System zur Bewertung von Risiken auf der Tour (Journey Risk Assessment, JRA) stellt den Fahrern Tourenpläne (in manchen Unternehmen als „Tourenmanagementpläne“ bezeichnet) zur Verfügung, die Angaben zur genehmigten Route sowie zu zulässigen Pausenstandorten, bekannten Gefahren auf der Route und zum sicheren und gesicherten Parken des Fahrzeugs enthalten. Der Tourenplan muss dem Fahrer vor Beginn ausgewählter Touren ausgehändigt werden. Die Auswahl muss sich auf eine Risikobewertung stützen, muss jedoch in jedem Fall alle Touren mit mehr als 4,5 Stunden Fahrzeit umfassen. Tourenpläne müssen auf einer Tourenrisikobewertung basieren. Bei der Risikobewertung der jeweiligen Tour müssen die oben genannten Sicherheitsaspekte, die Produktgefahren und den Produktwert berücksichtigen werden. (Siehe „Guidance on Safety Risk assessment for Chemical Transport Operations“ [Leitlinie zur Sicherheitsrisikobewertung bei Chemikalientransporten] der Cefic.) Überprüfen Sie folgendes: -Bei den Fahrern: Gehört das Durchgehen des Tourenplans zur Vorbereitungsroutine? (Siehe „Behaviour Based Safety Guidelines for training of drivers and safe driving of road freight vehicles“ [Verhaltensbasierte Sicherheitsrichtlinien für die Fahrerschulung und das sichere Führen von Lastkraftwagen] von Cefic/ECTA). -Bei den Fahrern: Gibt es ein System, über das die Fahrer Änderungen am Tourenplan melden können, die sich auf der Tour ergeben? -Bei den Disponenten: Suchen Sie nach Belegen, dass das JRA-System mit den gemeldeten Änderungen aktualisiert wird. |  |
| 11.2.1.6  | Gibt es schriftliche Verfahrensrichtlinien, mit Hilfe derer sichergestellt werden kann, dass das in den verschiedenen Ländern maximal zulässige brutto Gesamtgewicht nicht überschritten wird? | Prüfen Sie, ob es eine schriftliche Verfahrensrichtlinie gibt, mit Hilfe derer sichergestellt wird, dass dem Fahrer das richtige Beladeschema bekannt ist um sicher zu sein, dass das in verschiedenen Ländern gültige zulässige Gesamtgewicht nicht überschritten wird. Suchen Sie nach einer Unterlage, in der die maximal zulässigen Gewichte für die einzelnen Länder aufgelistet sind. Berücksichtigen Sie dabei die Ausnahmen für multimodale Transportabschnitte. |  |
| 11.2.1.7  | Wenn Fahrer vom Versender oder Empfänger aufgefordert werden, auf der Oberseite des Tanks eine Probe zu ziehen:Gibt es ein schriftliches Verfahren, um dem Versender oder Empfänger Rückmeldung zu geben, und wird diese Kommunikation weiterverfolgt? | Die Probenahme ist eine Tätigkeit, die durch die operativen Mitarbeiter des Empfängers oder spezialisierten Unternehmen durchgeführt werden sollte (siehe Best Practice Guidelines für sicheres Be-/Entladen von Lastkraftwagen). Die Fahrer sollen berichten, wenn sie zur Probenahme aufgefordert werden und das Unternehmen sollte diese Information an den Auftraggeber kommunizieren. |  |
| 11.2.1.8  | Wenn Fahrer vom Versender oder Empfänger aufgefordert werden, auf der Oberseite des Tanks zu arbeiten~~,~~ und kein (richtiger) Fallschutz zur Verfügung steht:Gibt es ein schriftliches Verfahren, um dem Versender oder Empfänger Rückmeldung zu geben, und wird diese Kommunikation weiterverfolgt? | Die Arbeit auf dem Tank ist gefährlich und ist zu vermeiden. Wenn notwendig, muss diese Tätigkeit unter Zuhilfenahme einer angemessenen Absturzsicherung - vorzugsweise über den gesamten Arbeitsbereich -oder einer individuellen Absturzsicherung, die mittels Höhensicherungsgerät an einem dafür vorgesehenen und zugelassenen Punkt angehakt wird, ausgeführt werden. Beziehen Sie sich auf "Best practice guidelines für sicheres arbeiten in der Höhe in der Chemielogistik“ <https://cefic.org/library-item/best-practice-guidelines-for-safe-working-at-height-in-the-logistics-supply-chain> |  |
| 11.2.1.9  | Wenn Fahrer vom Versender oder Empfänger aufgefordert werden, einen Tankwagen oder Container direkt in Fässer oder IBCS zu entladen:Gibt es ein schriftliches Verfahren, um dem Versender oder Empfänger Feedback zu geben und wird diese **Kommunikation** weiterverfolgt? | Zur sicheren Entladung in Fässer oder IBCs muss eine ortsfeste Abfüllstation zur Verfügung stehen. Ortsfest heißt, dass die Anlage mit einer festen Entlade-Verbindung ausgestattet ist, die dort stationiert ist, wo die erforderlichen „Ex“-Schutz- und Sicherheitsbedingungen gegeben sind und sie den entsprechenden technischen Anforderungen entspricht. |  |
| 11.2.1.10 | Erhalten Sie alle erforderlichen Anweisungen für multimodale Transporte und geben Sie diese an die Partner innerhalb der Logistikkette weiter? | Es muss sichergestellt sein, dass alle erforderlichen Angaben vom Unternehmen erhalten und beurteilt werden. Diese Angaben sind auch an die Logistikpartner weiterzugeben. Hat das Unternehmen keinen direkten Kontakt mit den Logistikpartnern, muss ein Kontrollmechanismus vorhanden sein, mit Hilfe dessen garantiert werden kann, dass die Information weitergeleitet wird. |  |
| **11.2.2** | **Tank Reinigung** | **Tank Reinigung** |  |
| 11.2.2.1 | Sind alle Reinigungsanlagen für Tankwagen/Tankcontainer gemäß SQAS für Tankreinigungsanlagen (oder gleichwertiges System) beurteilt worden? | Das Vorhandensein einer Liste der zugelassenen Reinigungsanlagen muss nachgewiesen werden. Diese genehmigte Liste darf für jeden Standort nur aktuell gemäß SQAS (oder gleichwertiges System) beurteilte Reinigungsanlagen beinhalten. Es muss ein Nachweis darüber vorliegen, dass das Unternehmen die SQAS-Beurteilungsberichte beurteilt und bestätigt hat, dass die Reinigungsanlage gemäß den Kriterien des Unternehmens ein zufriedenstellendes Ergebnis erzielt hat. Betreibt das Unternehmen eigene Reinigungsanlagen, müssen diese auch aktuell gemäß SQAS (oder gleichwertiges System beurteilt sein. |  |
| 11.2.2.2 | Hat das Unternehmen die Beurteilungsberichte der genutzten Reinigungsanlagen analysiert und einen Verbesserungsplan mit festgelegten Verantwortlichkeiten vereinbart? | Für die Bereiche, in denen gemessen an den Kriterien des Unternehmens Mängel bestehen, muss ein schriftlich vereinbarter Verbesserungsplan vorhanden sein. Es muss einen Nachweis dafür geben, dass das Unternehmen diese Aktionspläne weiterverfolgt. |  |
| 11.2.2.3 | Ist sichergestellt, dass alle genutzten Reinigungsanlagen die entsprechenden Genehmigungen für die zu reinigenden Produkte haben?  | Es muss ein Nachweis darüber vorliegen, dass die Tankreinigungsanlagen - soweit gesetzlich gefordert - über die erforderliche Genehmigung für die zu reinigenden Produkte/Produktgruppen verfügen.  |  |
| 11.2.2.4. | Gibt es einen Nachweis dafür, dass sämtliche Angaben über die vorherige Ladung als formaler Auftrag an die Reinigungsanlage gegeben werden? | Dies kann sein: a) Prozessbeschreibung im Fahrerhandbuch, dass der Fahrer das CMR bei der Reinigungsanlage vorzeigen muss, b) E-Mail, Fax, EDI mit entsprechenden Informationen, die vom Büro des Logistikdienstleisters zu der Tankreinigungsanlage geschickt wurde. Referenz zu SQAS Tankreinigung Fragebogen, Kapitel 9.2.3. |  |
| 11.3  | Betrieb | **Betrieb** |  |
| **11.3.1** | **Arbeitsanweisungen (Fahrerhandbuch)** | **Arbeitsanweisungen (Fahrerhandbuch)** |  |
| 11.3.1.1 | Wird an alle Fahrer ein Fahrerhandbuch ausgegeben in einer Sprache, die sie verstehen können? | Prüfen Sie, ob ein Fahrerhandbuch (Papierform oder elektronisch) zur Verfügung steht und an alle Fahrer in einer Sprache, die sie verstehen können, verteilt wurde. Prüfen Sie dies stichprobenartig, indem Sie 2 oder mehrere Fahrer fragen, ob sie ein Fahrerhandbuch in ihrer Fahrerkabine haben. Suchen Sie nach Nachweisen dafür, dass Verfahren der Lenkung von Dokumenten eingehalten wurden. Prüfen Sie, ob die Fahrer geschult wurden. Prüfen Sie ausgewählte Arbeitsanweisungen, um festzustellen, ob die Einzelheiten auf dem neusten Stand sind. Bewerten Sie mit "NEIN", wenn wesentliche Punkte veraltet sind. |  |
| 11.3.1.2 | Wurden die Fahrer (eigene und die der voll integrierten Unternehmer/Vertragsunternehmer) zum Inhalt des Fahrerhandbuchs geschult? | Prüfen Sie die Schulungsaufzeichnungen und befragen Sie Fahrer. Die Schulung kann als Einzelmaßnahme oder Gruppentraining erfolgt sein. |  |
| 11.3.1.3 | Wird das Fahrerhandbuch regelmäßig aktualisiert? | Prüfen Sie, ob das Fahrerhandbuch auf dem neusten Stand ist, indem Sie die Verweise auf die Aktualisierungen der ADR und/oder andere anwendbare gesetzliche Bestimmungen und Entwicklungen prüfen. Das Handbuch sollte mindestens alle zwei Jahre aktualisiert werden. |  |
| 11.3.1.4  | Gibt es detaillierte Anleitungen im verfügbaren Fahrer-Handbuch zu den folgenden Themen? -BBS-Prinzipien '-Berichterstattung von Ereignissen und Beinaheunfällen-Einsatz von Sicherheitsgurt -Nutzung von Firmen- oder Privat- Mobiltelefonen -Konsum von Drogen und Alkohol -Maßnahmen, die im Notfall ergriffen werden müssen - Sicherung-Inspektion vor der Beladung -Ladevorgänge -vorgeschriebene Dokumentation, einschließlich der schriftlichen Anweisungen, ist an Bord -Sicherheitsausrüstung, gesetzlich vorgeschrieben -nach dem Laden, Überprüfung, dass das Fahrzeug und die Ladung keine offensichtlichen Defekte, Leckagen, Risse, fehlende Ausrüstung hat-nach dem Laden, Überprüfung, dass das Fahrzeug nicht überladenist -nach dem Beladen, dass die für die Fahrzeuge vorgeschriebenen Gefahrgutkennzeichen und -markierungen (orangefarbene Tafeln) angebracht sind (ADR und IMDG-Güter),-Betriebs-/Fahrbeschränkungen bei schlechtem Wetter? -Maßnahmen, die ergriffen werden müssen, wenn während der Fahrt eine Verletzung (Zuwiderhandlung) beobachtet wird, die die Sicherheit des Transports gefährden könnte (ADR-Ware) -Entlade Verfahren | Der Assessor prüft die in der Frage angegebenen Punkte und bewertet mit "Nein", wenn einer der Punkte fehlt. Kommentar(e) ist/sind zwingend erforderlich. | X |
|   | ’-Beachtung von Anleitungen beim Be-und Entladen an Standorten und Meldung von unsicheren Bedingungen -Einsatz von Unterlegkeilen (um unkontrollierte Fahrzeugbewegungen zu vermeiden) -Meldung von Defekten -Pre-Start-Checkliste - Verwendung der Standard PSA (persönlichen Schutzausrüstung)-Absturzsicherungsgeschirr-PSA für Spezialprodukte -Einstieg in Tanks (geschlossene Räume)-Wenn der Behälter für Schüttgüter verwendet wird, wird er in Etappen gekippt, um einen Produkt-Schwall zu verhindern? |   |  |
| 11.3.1.5 | Enthält das Fahrerhandbuch, zusätzlich spezifische detaillierte Anleitungen für Schüttgüter, bezogen auf:-visuelle Inspektion von Tanks, Ventilen und Schläuchen auf Sauberkeit? -Richtiger Schlauchanschluss und Ventilbetrieb? -Richtiger Betrieb von Umschlags-Geräten? -Potenzialausgleich/Erdung? -die Verwendung von korrekten Werkzeugen, um Kupplungen festzuziehen? -eine Überprüfung der Dichtungen und Plompen vor der Verwendung? | ’Erhält ein "Ja" für jeden aufgelisteten Punkt, für den eine Anweisung existiert, die kritische SHEQ & sec-Aspekte abdeckt. -äußereTanksauberkeit sollte in Betracht gezogen werden und auch eine visuelle Inspektion der Sauberkeit des Tankinneren, von einer sicheren Außenposition aus. -Der Einsatz von funkenfreien Geräten wird gefordert. Verlängerungen von Verschlussgeräten sollten nicht verwendet werden, da dies zu einer Überspannung und Beschädigung der Kupplungen führen kann. -Der Fahrer muss überprüfen, ob sich alle Dichtungen und Plomben noch in einem (visuell) guten Zustand befinden. Der Assessor prüft die in der Frage angegebenen Punkte und bewertet die Frage mit "Nein", wenn einer der Punkte fehlt. Kommentar(e) ist/sind zwingend erforderlich. |  |
| 11.3.1.6 | Enthält die Bedienungsanleitung zusätzlich spezifische detaillierte Anweisungen für verpackte Waren, bezogen auf: -Inspektion des Laderaums auf Sauberkeit und potentielle Risiken (z.b. Nägel)? -Stau-und Ladungssicherung? -Produktkompatibilität und -trennvorschriften? | ’Erhält ein "Ja" für jeden aufgelisteten Punkt, für den eine Anweisung existiert, die kritische SHEQ & sec-Aspekte abdeckt. -Die Instruktionen müssen die bevorzugte Methode zur Sicherung von Paletten, Octabins oder Säcken abdecken~~,~~ und es muss auch die Verwendung von Staumaterial spezifiziert sein. Siehe "Guidelines for Transport Equipment used for chemical packed cargo" (Richtlinien für Transport-Mittel, die für chemische Verpackungen verwendet werden) und gegebenenfalls "IMO/ILO/UNECE Code of Practice for packing of Cargo Transport Units" (" IMO/ILO/UNECE-Verhaltenskodex für die Verpackung von Ladungs-Einheiten") -siehe ADR 7.5 Der Assessor prüft die in der Frage angegebenen Punkte und wertet die Frage mit "Nein", wenn einer der Punkte fehlt. Kommentar(e) ist/sind zwingend erforderlich. |  |
| **11.3.2** | **Abfahrtskontrolle** | **Abfahrtskontrolle** |  |
| 11.3.2.1 | Wird eine Checkliste zur Abfahrtskontrolle vom Fahrer ausgefüllt: - inclusive folgender Punkte:  | Der Assessor muss überprüfen, ob es ein Verfahren gibt (im Fahrerhandbuch, wie es von 11.3.1.4 verlangt wird, oder in einem anderen Dokument), um die Überprüfung von Fragen 11.3.2.1 a – 11.3.2.1 m durchzuführen. Das Verfahren erfordert für jeden Punkt eine tägliche Prüfung als Minimum. Um die Fragen positiv zu bewerten, muss der Assessor: 1. Überprüfen, ob zumindest eine der folgenden Aufzeichnungen vom Fahrer erfüllt wird:  -eine oder mehrere Eingaben in einem Board-Computer/TMS (LKW-Management-System)  -Checkliste in gedruckter Form mit allen Punkten  -ein tägliches Arbeits-aufzeichnungs-Dokument mit einer Bestätigung, die sich auf das Verfahren bezieht. 2. Fahrer bzgl. der routinemäßigen Durchführung interviewen während des Assessments, um zu bestätigen, dass die Kontrollen gründlich durchgeführt werden. Die Punkte mit der Legende "vom Assessor zu überprüfen" werden vom Assessor am LKW während des Interviews mit den Fahrern überprüft.  |  |
| 11.3.2.1.a |  - Prüfung des Fahrzeugs auf Schäden? | Keine Richtlinien. Vom Assessor zu überprüfen |  |
| 11.3.2.1.b |  - Schmierölstand und Druckprüfung? | Bei modernen Zugmaschinen wird das automatisch vor der Zündung durchgeführt |  |
| 11.3.2.1.c |  - Überprüfung der Funktion der Bremsen? | Keine Richtlinien |  |
| 11.3.2.1.d |  - Zustand der Reifen? | Keine Richtlinien. Vom Assessor zu überprüfen |  |
| 11.3.2.1.e |  - Prüfung der Beleuchtung? | Keine Richtlinien. Vom Assessor zu überprüfen |  |
| 11.3.2.1.f |  - Prüfung des Fahrzeugs auf Leckagen? | Prüfen Sie auf Wasser-, (Schmier-)Öl-, Diesel-, Produkt-Leckagen. |  |
| 11.3.2.1.g |  - Prüfung des festen Sitzes der Radmuttern? | Dies sollte nur nach einem Reifenwechsel geprüft werden. Der Fahrer muss nach Rost um die Reifenmuttern herum Ausschau halten, was ein deutliches Indiz für lockere und sich lösende Muttern sein kann. Radmutterindikatoren können als Check akzeptiert werden, um die Festigkeit zu prüfen. |  |
| 11.3.2.1.h |  - Feuerlöscher? | Gemäß den gesetzlichen Bestimmungen und schriftlichen Anweisungen (Unfallmerkblätter, soweit anwendbar). Vom Assessor zu überprüfen. |  |
| 11.3.2.1.i |  - jegliche benötigte PSA? | Gemäß den gesetzlichen Bestimmungen und schriftlichen Anweisungen. Durch den Assessor zu überprüfen. Der Assessor soll nach Nachweisen von Aufträgen (durchgeführt oder geplant) sehen und die Vollständigkeit des PSA-Checks mit den Gefährdungs- Anforderungen für die transportierten Produkte vergleichen.Kommentar(e) ist/sind zwingend erforderlich. |  |
| 11.3.2.1.j |  - Unterlegkeile (Bremskeile)? | Keine Richtlinien. Vom Assessor zu überprüfen |  |
| 11.3.2.1.k |  - Augenspülflaschen? | ADR 8.1.5.2. Vom Assessor zu überprüfen |  |
| 11.3.2.1.l |  - Kanal-Abdeckung, Bindemittel? | Kanal-Abdeckung und Bindemittel siehe ADR 8.1.5.3. Vom Assessor zu überprüfen. |  |
| 11.3.2.1.m |  - ferngesteuerter Notfall-Verschluss des Bodenventils? | Das Bodenventil eines Tanks kann auch mit Hilfe eines Fernsteuerungssystems geschlossen werden. Das System ist auf Funktion zu prüfen.Überprüfen Sie, ob das Kabel mit dem Ventil verbunden ist.Das Notabschaltungsbetriebssystem muss befestigt und betriebsbereit sein.  |  |
| 11.3.2.1.n | keine Risse in der Windschutzscheibe | Siehe DIR 2014/45/EU und lokales Recht. Der Assessor muss überprüfen, ob die Inspektion durchgeführt wird, aber es wird nicht erwartet, dass er (Sie) überprüft, ob die Annahmekriterien, die von der bewerteten Firma verwendet werden, richtig sind. |  |
| 11.4 | Verwaltung | **Verwaltung** |  |
| **11.4.1** | **Fahrerkontrollen** | **Fahrerkontrollen** |  |
| 11.4.1.1 | Ist der Fahrer (eigener oder Fahrer voll integrierter Unterauftragnehmer) dazu angehalten, einen Arbeitszettel bereitzuhalten und täglich zu unterzeichnen inkl. Bestätigung, dass das Fahrzeug einsatzfähig ist?  | Prüfen Sie die Unterlagen einiger Fahrer (eigener und FIS) sowie die Transportaufträge. |  |
| 11.4.1.2 | Gibt es ein System zur Kontrolle der maximal zulässigen Lenkzeit und minimalen Ruhezeit der Fahrer je Tag/Woche/zwei Wochen? | Es sollte ein System vorhanden sein, mit dem die Einhaltung der Bestimmungen hinsichtlich der maximal zulässigen Lenkzeiten je Fahrer je Woche geprüft wird. Mit Hilfe dieses Systems sollten alle Abweichungen zu erkennen sein, aufgezeichnet werden und der obersten Leitung zur Kenntnis gebracht werden zwecks Einleitung von Korrekturmaßnahmen, soweit erforderlich. Prüfen Sie, ob ein solches System für die eigenen Fahrer und der voll integrierten Subunternehemer/Vertragsunternehmer vorhanden ist. 561/2006 EU. |  |
| 11.4.1.3 | Unterhält das Unternehmen ein System um die Nutzung von Kommunikations-systemen während der Fahrt durch den Fahrer einzuschränken (inkl. SMS, Mobiltelefon, GPS, etc.)? | Das System muss sowohl Privat- als auch Firmentelefone abdecken. Dort, wo gesetzlich zulässig, sollte es im Unternehmen ein dokumentiertes System geben, mit Hilfe dessen die Verbindungsnachweise der Mobiltelefone mit dem Fahrtenschreiber abgeglichen werden können, um so beurteilen zu können, ob das Mobiltelefon während der Fahrt benutzt wurde. |  |
| 11.5 | Temporary storage and internal transfer of packaged goods | **Temporary storage and internal transfer of packaged goods** |  |
|   |   | Ein mit dem Transport von verpackten Gütern befasstes Unternehmen muss möglicherweise auf seiner Betriebsstätte Güter von einem Auflieger auf einen anderen umschlagen, was auch eine vorübergehende Lagerung miteinschließen kann. Diese Tätigkeit stellt ein zusätzliches Risiko dar, das beurteilt werden sollte. Dies ist umso wichtiger, wenn dabei Gefahrgut betroffen ist. |  |
| 11.5.1 | Gibt es im Unternehmen eine besondere schriftliche Verfahrensrichtlinie zur vorübergehenden Lagerung? | Prüfen Sie, ob es Verfahrensrichtlinien hinsichtlich des Umschlags und der vorübergehenden Lagerung von Gütern gibt. |  |
| 11.5.2 | Werden alle Güter auf dem Betriebsgelände entsprechend den örtlichen Bestimmungen gelagert und gemäß den gesetzlichen Bestimmungen getrennt? Sind die richtigen Produktinformationen beim internen Transport und während der Zwischenlagerung vorhanden? | Vergleichen Sie die Lagerbestandsliste und die tatsächliche Einlagerung mit der Betriebsgenehmigung. Der Assessor sollte nach normalen Versanddetails suchen, z.b. CMR oder Versandnotizen. In Fällen, in denen Gefahrgut involviert ist, müssen die richtigen Anweisungen schriftlich vorliegen, und wenn es um die Lagerung geht, muss das Sicherheitsdatenblatt (SDS) zur Verfügung stehen. |  |
| 11.5.3 | Haben die mit dem Umschlag von Gütern befassten Mitarbeiter eine entsprechende Schulung erhalten und verfügen sie über die erforderlichePSA? | Es sollte zumindest eine Schulung in der Bedienung der Ausrüstung (z.B. Gabelstapler) durchgeführt werden. Bei Gefahrgut müssen die Mitarbeiter auch eine Gefahrgutschulung nach ADR erhalten haben. Der Assessor sollte die Teilnahmelisten überprüfen, den Schulungsinhalt und bei Gefahrgut ebenfalls die Schulungszertifikate. Für den Standard-Umschlag sind Sicherheitsschuhe und Arbeitshandschuhe ausreichend. Wenn es sich um Gefahrgut handelt, sollte die persönliche Schutzausrüstung den Anforderungen der schriftlichen Anweisungen oder des Sicherheitsdatenblattes entsprechen. |  |
| 11.5.4 | Wird der interne Umschlag und die vorübergehende Lagerung flüssiger Stoffe in einem Bereich mit undurchlässiger Oberfläche vorgenommen? | Diese Frage ist nur anwendbar, wenn verpackte Flüssigkeiten (Gefahrstoff oder Nicht-Gefahrstoff) umgeschlagen werden. |  |
| 11.5.5 | Gibt es eine schriftliche Verfahrensanweisung zur Ladungssicherung entsprechend den Richtlinien? | Siehe CEFIC/ECTA-Richtlinien - Europäische Norm EN 12195-1 |  |
| 11.6 | Transport von Trockenprodukten, einschließlich Kunststoffen und Polymeren | **Transport von Trockenprodukten, einschließlich Kunststoffen und Polymeren** |  |
| 11.6.1 | Gibt es ein schriftliches Verfahren, bei dem der Fahrer nachweisen muss, dass beim Be-und Entladen verlorene Pellets vor dem Verlassen des Be-und Entladeorts ordnungsgemäß von der Außenseite der Transport Ausrüstung des Transportmittels entfernt wurden? | Verfahrensanqwisung könnte Teil des Fahrer-Handbuchs sein. Der Be-und Entlader kann mit Staubsaugsystemen oder Gebläsen (offen oder geschlossen) verlorene Pellets entfernen. Dies gilt auch für das A~~a~~usfegen von Aufliegern (Trailern) für verpackte Ware nach dem Entladen (Pellets nach Beschädigungen oder durch Füllöffnungen der Verpackung freigesetzt). Lesen Sie die CEFIC/ECTA-Richtlinien "Safety and Quality Best Practice Guidelines for Unloading of Polymers in Bulk", section 5." ("Sicherheits-und Qualitätsrichtlinien für das Entladen von Polymeren in großen Mengen", Abschnitt 5).<https://cefic.org/library-item/best-practice-guidelines-safety-quality-guidelines-for-unloading-polymers-in-bulk> | M |
| 11.6.2 | Ist eine Ausrüstung zum Auffangen und Aufräumen von Granulat auf dem Lkw vorhanden? |  | M |
| 11.6.3 | Verfügt der Fahrer über Anweisungen, nach denen Granulat in geschlossene Behälter oder Beutel zur ordnungsgemäßen Entsorgung gegeben werden muss? | Die Frage gilt nur während des Transports (nicht an Be-/Entladestellen, nicht an Reinigungsstationen) | M |
| 11.6.4 | Verfügt der Fahrer bei einem Transport von Granulat in Großtanks über Anweisungen, dass das untere Mannloch/der Bodenkonus des Silotanks vor dem Betreten der Reinigungsbucht nicht geöffnet werden darf? |  | M |
| 11.6.5 | Verfügt der Fahrer über Anweisungen, die den Austausch der Containerauskleidung („Liner“) in einem öffentlichen Bereich verbieten? | Eine Containerauskleidung (Bag-in-Box) ist ein Kunststoffbeutel, der zur Aufnahme von Granulat verwendet wird. Ein Behälterauskleidung kann Reste von Granulat enthalten, daher besteht die Gefahr von Umweltbelastungen. Diese Anleitung könnte in dem unter 11.3.1 erwähnten Fahrerhandbuch enthalten sein. | M |
| 11.6.6 | Gibt es schriftliche Anweisungen und Vorsichtsmaßnahmen, die der Fahrer beim Entladen von Polymeren in großen Mengen berücksichtigen muss? | Beziehen Sie sich auf die CEFIC/ECTA/Plastics Europe Richtlinien "Safety and Quality Best Practice Guidelines for Unloading of Polymers in Bulk", section 3 " ("Sicherheit und Qualität bewährter Verfahren für das Entladen von Polymeren in großen Mengen", Abschnitt 3).<https://cefic.org/library-item/best-practice-guidelines-safe-tipping-silo-truck-strailers-silo-containers-bag-in-box-containers> |  |
| 11.6.7 | Gibt es schriftliche Anweisungen und Vorsichtsmaßnahmen, die der Fahrer beim Entladen von Schüttgutchemikalien durch Kippen von Silo-Fahrzeugen/Aufliegern (Trailern), Silo Containern und Bag-in-Box-Containern berücksichtigen muss? | Beziehen Sie sich auf Cefic/ECTA "Best Practice Guidelines for Safe tipping of Silo trucks/ Trailers Silo Containers and bag-in-box containers", Section 10 (die Best-Practice-Richtlinien von CEFIC/ECTA für sicheres Kippen von Silo-LKW/Anhängern Silo-Containern und Bag-in-Box-Containern", Abschnitt 10 ). |  |
| 11.6.8 | Wenn eine Zellenradschleuse für die Entladung verwendet, wird: ist diesemit einem verriegelten Sicherheitsschutz ausgestattet, um den Zugang zu verhindern, wenn die Klingen in Bewegung sind? | Der Assessor muss nach einem Bezug im Fahrerhandbuch sehen |  |
| 11.6.9 | Werden alle Twist-Locks vor dem Be-/Entladen überprüft?  | Der Assessor muss nach einem Bezug im Fahrerhandbuch sehen |  |
| 11.6.10 | Ist der Erdungswiderstand des Erdungskabels weniger als 10 Ohm?  | Der Assessor muss um Aufzeichnungen über den jährlichen Test des elektrischen Widerstands bitten.  |  |
| 12 | Besondere Transportdienstleistungen und damit verbundene Tätigkeiten | **Besondere Transportdienstleistungen und damit verbundene Tätigkeiten** |  |
| 12.1. | Umschlagterminal für Container/Fahrzeuge | **Umschlagterminal für Container/Fahrzeuge** |  |
|   |   | Dieses Kapitel ist nur anwendbar, wenn die SQAS-Beurteilung in einem Umschlagterminal stattfindet. Es ist anwendbar für Betriebsstätten, die Container/Fahrzeuge zwischen allen Verkehrsträgern umschlagen, d.h. Straße, Bahn, Binnenschiffahrt, Hochseeschifffahrt, Short-Sea-Verkehr, Luftfrachtbeförderung. Schifffahrtsterminals, die durch das CDI-System abgedeckt sind, müssen hier nicht behandelt werden.Bewerten Sie "NA" wenn es sich nur um einen internen Umschlag von/nach eigenen Fahrzeugen handelt.Der Assessor soll auf die CEFIC/ECTA-Richtlinien "sichere Lagerung und Handhabung von Containern mit gefährlichen Gütern und gefährlichen Stoffen". Siehe http://www.CEFIC.org/Industry-Support/Transport--Logistics/Best-Practice-Guidelines1/General-Guidelines-/ referieren<https://cefic.org/library-item/safe-storage-handling-containers-carrying-dangerous-goods-hazardous-substance> |  |
| 12.1.1 | Verfügt das bewertete Unternehmen über die erforderlichen Genehmigungen für die Lagerung und den Umgang der Transportbehälter mit gefährlichem Inhalt? | Überprüfen Sie, ob es ein System gibt, um zu überprüfen, ob die zu empfangenden gefährlichen Produkte durch die Betriebsgenehmigungen abgedeckt sind. |  |
| 12.1.2 | Erfüllt das Umschlagterminal die entsprechenden Sicherungsanforderungen des Kunden und/oder der Branche? | Die Zugangskontrolle zur Betriebsstätte muss zumindest eine Prüfung der Lieferpapiere anhand des Auftrags umfassen. An den Zugängen zur Betriebsstätte sollten möglichst Tore vorhanden sein, die geschlossen sein sollten.  |  |
| 12.1.3 | Erfüllen das rollende Equipment und die Hebegeräte des Terminals die nationalen gesetzlichen Bestimmungen? | Prüfen Sie, ob das Equipment gegen Fehlfunktionen und Überlast geschützt ist und ob ein Lichtsignal/ein akustischer Alarm gegeben wird, wenn das Equipment in Bewegung ist. Prüfen Sie, ob auch bei Zugbewegungen ein Alarmsignal ausgelöst wird. Geräte-Verordnung 2006/42 EC. Die Identifizierung der Geräte, die in dieser Frage behandelt werden, bezieht sich auf die CEFIC/ECTA-Richtlinien "Safe storage and handling of containers carrying dangerous goods and hazardous substances", section 4 " ("Sichere Lagerung und Handhabung von Containern mit gefährlichen Gütern und gefährlichen Stoffen", Abschnitt 4). |  |
| 12.1.4 | Gibt es ein dokumentiertes Programm für die vorbeugende Wartung und Reparatur von Kranen, rollendem Equipment und Hebegerät? | Sehen Sie nach einem Prüf- und Wartungsprogramm, in dem gefordert wird, dass das (geleaste und eigene) Equipment angemessen gewartet, abgeschmiert, ein- oder nachgestellt oder anderweitig überholt wird, um erhöhtem Verschleiß vorzubeugen und Defekte erkennen zu können, bevor diese zu Unfällen oder Ausfällen führen. |  |
| 12.1.5 | Gibt es ein dokumentiertes Programm für die Schulung von Fahrern/Bedienern/Führern von Kranen, rollendem Equipment und Hebegerät? | Prüfen Sie die Schulungsaufzeichnungen einer Auswahl von entsprechenden Funktionen und Mitarbeitern.Überprüfen Sie die Aufzeichnung von Vorfällen, bei denen als Ursache das Fahrerverhalten identifiziert wurde. und gab es demzufolge eine konsequente Aktion zur Verbesserung des Schulungsprogramms? |  |
| 12.1.6 | Wird bei der Lagerung von Containern ein Plan zur Separierung angewandt?Dieser muss geladene Container, leere, ungereinigte Container und leere, saubere Container beinhalten. | Siehe Abschnitt 3,1 der Richtlinie "Safe Storage and handling of containers carrying dangerous goods and hazardous substances"("Sichere Lagerung und Handhabung von Containern mit gefährlichen Gütern und gefährlichen Stoffen"). Fragen Sie nach einem schriftlichen Plan und überprüfen Sie ihn vor Ort. |  |
| 12.1.7 | Wird der Verkehr angemessen geregelt (Zeichen, Markierungen, Fahrtrichtungsangaben, Geschwindigkeitsbeschränkung) und wird dies auch durchgesetzt? | Schauen Sie nach Angaben, Zeichen, Anweisungen an die Fahrer. Prüfen Sie auch die praktische Durchsetzung dieser Punkte. |  |
| 12.1.8 | Ist ein wirksames System vorhanden, um sicherzustellen, dass sich in den Containerumschlagbereichen keine unbefugten Personen aufhalten? | Prüfen Sie das Vorhandensein eines wirksamen Systems, z.B. kann der Kranführer alles überblicken (falls sich die Kabine oberhalb des Krans befindet), werden die Fahrer aufgefordert, in einer besonderen Wartezone/ einem Warteraum zu warten?  |  |
| 12.1.9 | Wird eine maximale Tank-/Containerstapelhöhe in einer schriftlichen Arbeitsanweisung festgelegt und durchgesetzt? | Suchen Sie nach der schriftlichen Arbeitsanweisung des Unternehmens, in dem der Prozess beschrieben ist, der für Containerlagerung/-stapelung zu befolgen ist, und kontrollieren Sie, ob das Verfahren eingehalten wird. Es ist zu beachten, dass die Stapelhöhe (maximal zulässige[s] Stapelgewicht/-höhe) für Container/Tankcontainer je nach Konstruktion der Container variiert. Ein weiterer Aspekt ist, dass die Stapelung von sowohl beladenen als auch leeren Containern zusammen eine andere Dynamik erzeugt, wenn sie der Witterung, z. B. Wind, ausgesetzt wird. Die Angaben in der CSC-Sicherheitsgenehmigung der Container müssen berücksichtigt werden. Die meisten Terminals nutzen eine „Block-Stapelung“, die eine größere Stapelhöhe erlaubt. Alle oben genannten Punkte für die Stapelung verschiedener Behältnisse müssen in einer Arbeitsanweisung beschrieben werden.Siehe Abschnitt 3,2 der CEFIC/ECTA-Richtlinien "Safe storage and handling of containers carrying dangerous goods and hazardous substances" ("Sichere Lagerung und Handhabung von Containern mit gefährlichen Gütern und gefährlichen Stoffen" |  |
| 12.1.10 | Werden unbegleitete Transporteinheiten auf Leckage und Beschädigung mittels EIR (Equipment-Interchange Ispektion) bei Ankunft und Abfahrt untersucht und regelmäßig überprüft, wenn sie zeitweise auf dem Terminal gelagert werden?  | Sehen Sie nach einem Nachweis in der Form von schriftlichen Verfahrensrichtlinien, Prüflisten, EIR (Inter-Change Prüfbericht) |  |
| 12.1.11 | Gibt es ein Auffangsystem für Leckagen und Verschüttungen, dass auch eine Trennung von der Kanalisation ermöglicht? | Der Belade-/Entladebereich sollte idealerweise ein Gefälle haben, verschüttetes Produkt darf dennoch nicht in andere Bereiche der Betriebsstätte ablaufen können (in denen es möglicherweise Zündquellen gibt). Prüfen Sie, ob ein unkontrolliertes Abfließen möglich ist. |  |
| 12.1.12 | Gibt es ein System zur Überprüfung der regelmäßigen Prüfdaten für Tanks, die für den Transport von Gefahrgut zugelassen sind? | Dies liegt in der Verantwortung des Tankcontainerbetreibers. |  |
| 12.1.13 | Gibt es ein System zur Überwachung der Zufahrt und der Bewegung von Fahrzeugen zum/auf dem Betriebsgelände? | Prüfen Sie das interne System darauf hin, dass die Fahrzeugbewegungen auf dem Betriebs-Gelände überwacht wird. Prüfen Sie im Hinblick auf Fußgängerbewegungen zweifach, wie dies in der Basisfrage 2.4.1 gefordert ist. |  |
| 12.1.14 | Gibt es einen ausreichenden Fallschutz, um sicher auf Tankcontainern zu arbeiten, und tragbare Handläufe zu installieren?  | Ein Handlauf ist als Hilfe zum Balance halten wichtig. |  |
| 12.1.15 | Ist der Boden, auf dem die Container gelagert werden, undurchlässig, um zu verhindern, dass mögliche Verschmutzungen durch in Boden/ ~~ins~~ Grundwasser gelangen? | Der Assessor muss die Genehmigung prüfen, um zu sehen, ob bestimmte Anforderungen an die Bodenbeschaffenheit enthalten sind. Da Container in der Regel auf dem Boden gelagert werden, ist es wichtig, dass es ausreichend feste Bodenbeläge gibt. Wenn ein Produkt ausläuft, könnte das Grundwasser mit negativen Auswirkungen für die Umwelt und die Menschen verunreinigt werden.  |  |
| 12.1.16 | Gibt es ein Verfahren, das regelmäßig dokumentierte Inspektionsrunden erfordert, um mangelhafte Bodenbeschaffenheit zu erkennen? | Die Inspektionen sollten mindestens alle drei Monate durchgeführt werden. • Schlaglöcher oder unebene Bodenbeläge können zu Unfällen führen, verursacht durch Hebegeräte-und Fahrzeuge~~,~~ wie zum Beispiel durch Greifs~~S~~tapler oder LKW, die mit gelagerten Containern kollidieren, oder Personen, die ausrutschen und fallen. • Das Stapeln von Containern auf unebenem Boden kann dazu führen, dass die Container kippenund aus der Höhe herunterfallen. |  |
| 12.1.17 | Verfügt die Anlage über ein Gestell, eine mobile Einheit oder einen abgegrenzten Bereich, um kleinere Leckagen zu bewältigen, die nicht gestoppt oder durch saugfähige Materialien usw. eingedämmt werden können? | Beispiele für solche Anlagen könnten eine Container-Auffangwanne sein, oder ein undurchlässiger Bodenbereich. Siehe Abschnitt 6.1.1 der Richttlinie "Safe Storage and handling of containers carrying dangerous goods and hazardous substances" ("Sichere Lagerung und Handhabung von Containern mit Gefahrgut und Gefahrstoffen") und SQAS-Core, Abschnitt 4 "On/Off-Site-Notfallvorsorge und-Reaktion". |  |
| 12.1.18 | Hat der Standort im Falle einer großen Verunreinigung (Leckage) oder eines erheblichen Verlustes, einen Bereich, der das gesamte Volumen eines Containers auffangen könnte? | Lesen Sie in Abschnitt 6.1.2 der Richtlinie "Safe Storage and handling of containers carrying dangerous goods and hazardous substances" ("Sichere Lagerung und Handhabung von Containern mit gefährlichen Gütern und gefährlichen Stoffen"). Dabei muss es sich um eine Ausstattungoder einen Standort wie einem großen Becken, einer großvolumigen Wanne handeln, das~~s~~ das Gesamtvolumen auffängt. Die Aufnahmestelle muss über einen f~~F~~lüssigkeitsundurchlässigen Boden, eine niedrige Oberfläche und einen kontrollierten Entwässerungs- Mechanismus verfügen. Siehe SQAS Core, Abschnitt 4, Notfallreaktion |  |
| 12.1.19 | Gibt es einschriftliches Verfahren, um alle speziellen Kundenanforderungen an den Umschlag und die vorübergehende Lagerung zu erfüllen? | Elemente könnten sein: Temperaturregelung von Ladung (auch Gefahrgut), Enteisung, |  |
| **12.2.** | **Container-Depot**  | **Container-Depot:** Dieser Abschnitt ist anwendbar, wenn die SQAS-Bewertung in einem Containerdepot stattfindet oder ein Containerdepot Teil eines Transportgeländes ist. Die Container können auf den Kauf, die Weiterlieferung oder den Abzug warten, je nach den geschäftlichen Erfordernissen. Am Standort wird nicht ausgepackt/umgepackt. Der Prüfer muss sich auf die Cefic/ECTA-Richtlinien "Sichere Lagerung und Handhabung von Containern mit gefährlichen Gütern und Gefahrstoffen" beziehen. Siehe https://cefic.org/library-item/safe-storage-handling-containers-carrying-dangerous-goods-hazardous-substance.Handelt es sich um einen SEVESO-Standort, können zusätzliche Anforderungen gelten. |  |
| **12.2.1.** | **Allgemeiner Standortbetrieb** | **Allgemeiner Standortbetrieb** |  |
| 12.2.1.1. | Lizenzen und Lagerkapazität  |  |  |
| 12.2.1.1.1. | Verfügt das bewertete Unternehmen über die erforderlichen Genehmigungen für die Lagerung von Transporteinheiten mit (gefährlichen) Gütern? | Alle anderen Genehmigungsanforderungen sollten ebenfalls überprüft werden, z. B. die zulässigen Gefahrgutklassen. |  |
| 12.2.1.1.2. | Verfügt das bewertete Unternehmen über ein Verfahren, um zu überprüfen, ob die Lagerkapazität mit der Genehmigung übereinstimmt? |  |  |
| 12.2.1.2. | Registrierung eines Produkts vor Ort und Eingangskontrolle | Registrierung eines Produkts vor Ort und Eingangskontrolle. |  |
| 12.2.1.2.1. | Gibt es bei der Ankunft eines Produktes, welches zuvor noch nicht vor Ort gelagert wurde, ein Verfahren, dass die sichere Handhabung der Einheit (einschliesslich der korrekten Genehmigungen für die Lagerung und Handhabung des Produktes), bewertet? | Der Standort sollte über ein strukturiertes Verfahren zur Durchführung dieser Bewertung und über vordefinierte Rollen verfügen, die befugt sind, solche Anträge auf Lagerung und Handhabung zu genehmigen (z. B. Direktor, Standortleiter), und die in diesem Prozess konsultiert werden sollten (z. B. HSE-Manager, Gefahrgutbeauftragter). Der Prüfer sollte prüfen, ob eine gültige Genehmigung für die Lagerung eines bisher nicht gelagerten Produkts vorliegt. |  |
| 12.2.1.2.2. | Sind dem Unternehmen für die Lagerung von Containern mit nicht registrierten Produkten folgende Informationen bekannt?- SDB (vorzugsweise in der/die Landessprache(n) des/der Lager(s) und/oder in Englisch)- Bruttogewicht- Art der Versandeinheit | Der Prüfer nimmt eine Stichprobe der zuletzt eingegangenen Behältnisse mit neuen Produkten und überprüft die geforderten Informationen. |  |
| 12.2.1.2.3. | Gibt es ein System zur Kontrolle und Registrierung von Containern, wenn diese am Terminal angeliefert werden? |  |  |
| 12.2.1.2.3.a. | Technische Sichtprüfung der ITU (Intermodale Transporteinheit) am/von:- Leckage (undichte Einheit)- sichtbare Verformungen der Transporteinheit - Containertyp  |  |  |
| 12.2.1.2.3.b. | Formelle Sichtkontrolle des Containerzustandes:- Zustand des Containers (beladen/ unbeladen/ gereinigt)- ordnungsgemäße Etikettierung und Kennzeichnung gemäß den Gesetzen/Vorschriften (ADR/IMDG) (siehe Leitfaden zu dieser Frage)- Plomben und Plombennummern- Containernummer- Typenschild | Besonderes Augenmerk sollte bei der Eingangskontrolle auf die Kennzeichnung und Etikettierung gelegt werden, um typische Fehler zu vermeiden, d. h. Plaketten, Zeichen oder Etiketten, die nicht korrekt sind:- nicht sichtbar - falsch platziert- beschädigt- fehlend- unvollständig- falschDie Gültigkeit der Geräteprüfungen wird auf dem Typenschild vermerkt. Die Stempel der Prüfstellen sollten sichtbar und lesbar sein. Das Typenschild enthält Informationen über CSC (Container Safety Convention). Dabei geht es hauptsächlich um den Zustand des Rahmens. Bei Gefahrguttransporten sind auch die Prüfdaten des Tanks angegeben.Container werden in der Regel auf Wunsch der Containereigner vom Hersteller gebaut. Alle Container müssen auf der Grundlage der ISO- und CSC-Normen gebaut werden, um für den internationalen Transport geeignet zu sein. Jegliche kundenspezifische Anpassung des Containers wird über diese Grundnormen hinaus gebaut. Sobald der Container seine endgültige Form erreicht hat, wird er gemäß der ISO klassifiziert und erhält eine Container-ID-Nummer. Diese Nummer muss auf dem CSC-Schild des Containers angegeben werden. |  |
| 12.2.1.2.3.c. | Besondere Lagerbedingungen des Kunden? | Druck- und Temperaturkontrollen können von bestimmten Kunden verlangt werden, z. B. beim Transport von Gasen.  |  |
| 12.2.1.3. | Sicherheit |  |  |
| 12.2.1.3.1. | Erfüllt das Terminal die kundenspezifischen und/oder branchenspezifischen Sicherheitsanforderungen? | Die Zugangskontrolle sollte mindestens die physische Überprüfung der Lieferdokumente anhand der Bestellung umfassen. Die Grundstückseinfahrt(en) sollte(n) vorzugsweise mit einem Tor ausgestattet sein, das normalerweise geschlossen bleibt.Weitere Sicherheitsanforderungen finden Sie in Abschnitt 13. Inspektion des Betriebs. |  |
| 12.2.1.4. | Ordnung und Sauberkeit |  |  |
| 12.2.1.4.1. | Sind Ordnung und Sauberkeit auf dem Gelände akzeptabel? | Gute hauswirtschaftliche Praktiken sind ein wichtiger Bestandteil allgemeiner Arbeitsabläufe, da sie die Gefahren am Arbeitsplatz verringern können, was zu einer sichereren und besseren Arbeit führt. Unzureichende Sauberkeit und/oder Ordnung auf dem Gelände hingegen können schwerwiegende Folgen haben und zu Unfällen, Schäden an der Ausrüstung und Verunreinigungen führen. Um diese Frage positiv zu bewerten, führt der Prüfer die folgenden Kontrollen durch:- ungehinderte Sicht auf Sicherheitseinrichtungen und Schilder- beschädigtes Equipment ist nicht vorhanden - zerbrochene Paletten müssen ordnungsgemäß entsorgt werden- Paletten (falls vorhanden) sollten an ausgewiesenen Orten fern von Zündquellen gelagert werden. Außerdem muss darauf geachtet werden, dass die Lagerung von Paletten die Brandlast von Gebäuden nicht erhöht, z. B. durch Stapeln an Wänden- die Vegetation (Gras, Sträucher usw.) unter Kontrolle ist und regelmäßig beschnitten wird- Straßen-/Terminaloberfläche im Allgemeinen (Schlaglöcher, Hindernisse, Risse usw.). |  |
| 12.2.1.5. | Kompetenzen und Ausbildung |  |  |
| 12.2.1.5.1. | Gibt es ein dokumentiertes Programm für die Schulung von Fahrern/Operators von Kränen, Roll- und Hebezeugen? | Vergewissern Sie sich, dass die Fahrer von Kränen, Gabelstaplern und anderen rollenden Geräten über eine spezielle Bescheinigung verfügen. Dies könnte eine gesetzliche Vorschrift sein.Überprüfung der Schulungsunterlagen ausgewählter Fahrer/Operators. Abgleich mit den Aufzeichnungen über Vorfälle, bei denen die Ursache im Verhalten der Fahrer zu suchen war und bei denen eine Folgemaßnahme zur Verstärkung des Schulungsprogramms ergriffen wurde. |  |
| 12.2.1.6. | Menschliches Verhalten und verhaltensbasierte Sicherheit (BBS) |  |  |
| 12.2.1.6.1. | Sind die Fahrer/Operator von Kränen, Roll- und Hebezeugen in das in Abschnitt 8 dieses Fragebogens vorgeschriebene BBS-Programm einbezogen? |  |  |
| **12.2.2.** | **Lagerung von Containern** | **Lagerung von Containern** |  |
| 12.2.2.1. | Trennung |  |  |
| 12.2.2.1.1. | Wird bei der Lagerung von Schiffscontainern ein Trennungskonzept angewandt? Dieses muss beladene Container, leere ungereinigte Container und leere saubere Container umfassen. | Die Produkttrennung ist unerlässlich, um das Risiko einer gefährlichen Wechselwirkung zwischen verschiedenen Produkten im Falle eines Auslaufens (z. B. durch ein Leck oder einen Brand) zu verringern. Im Falle von Tankcontainer- oder Boxcontainerlagern besteht jedoch ein geringeres Risiko der Interaktion zwischen den Waren als bei verpackten Gütern in Lagerhäusern. Daher sind die Anforderungen an die Trennung in Containerlagern weniger streng als in Lagerhäusern.Dennoch sollten die Wechselwirkungen zwischen den gelagerten Gütern, die zu einer gefährlichen Situation führen können, berücksichtigt werden.Der endgültige Trennungsplan sollte immer mindestens den in der Genehmigung festgelegten (örtlichen) Vorschriften und Anforderungen entsprechen.Die empfohlenen Maßnahmen sind in Abschnitt 3.1 des Leitfadens "Sichere Lagerung und Handhabung von Containern mit gefährlichen Gütern und Gefahrstoffen" beschrieben. Prüfen Sie, ob ein schriftlicher Plan vorliegt, und überprüfen Sie diesen vor Ort. |  |
| 12.2.2.1.2. | Sind die Trennungsvorschriften Bestandteil des Schulungsprogramms?  |  |  |
| 12.2.2.1.3. | Sind die Trennungsregeln für externe Betrachter sichtbar? |  |  |
| 12.2.2.2. | Stapeln von Containern |  |  |
| 12.2.2.2.1. | Ist eine maximale Stapelhöhe von Tankcontainern/Containern in einem schriftlichen Verfahren festgelegt und wird diese eingehalten? | In der Regel ist die Stapelhöhe von Containern in der Betriebsgenehmigung geregelt. Der Prüfer sollte prüfen, wie diese Informationen an die beteiligten Mitarbeiter weitergegeben werden und ob Aufzeichnungen geführt werden.Der Prüfer sollte sich auch nach dem schriftlichen Verfahren des Unternehmens erkundigen, in dem das Verfahren für die Lagerung/Stapelung von Containern beschrieben ist, und prüfen, ob das Verfahren eingehalten wird. Es ist zu beachten, dass die Stapelhöhen (maximal zulässiges Stapelgewicht bzw. Stapelhöhe) für Container/Tankcontainer je nach Bauart der Ausrüstung variieren. Die in der CSC-Sicherheitszulassung der Container enthaltenen Informationen sollten berücksichtigt werden. In den meisten Terminals ist es üblich, in Blöcken zu stapeln, was eine größere Stapelhöhe ermöglicht. Alle oben genannten Punkte sind für das Stapeln verschiedener Ausrüstungsgegenstände relevant und sollten in einem Verfahren detailliert beschrieben werden. Siehe Abschnitt 3.2 der Cefic/ECTA-Leitlinien "Sichere Lagerung und Handhabung von Containern mit gefährlichen Gütern und Gefahrstoffen".  |  |
| 12.2.2.2.2. | Gibt es ein Verfahren, das die Stapelung unter Berücksichtigung der Wetterbedingungen und der Tatsache, dass die Container be-/entladen sind, definiert?  | Das Stapeln von beladenem und leerem Material führt zu einer unterschiedlichen Dynamik bei Wetteränderungen, z. B. Wind.  |  |
| 12.2.2.3. | Bodenbelag |  |  |
| 12.2.2.3.1. | Enthält der Boden, auf dem die Container gelagert werden, mindestens eine undurchlässige Schicht, um zu verhindern, dass eventuell auslaufende Flüssigkeiten in den Boden/das Grundwasser gelangen? | Der Prüfer wird in der Genehmigung nachsehen, ob bestimmte Anforderungen an den Bodenbelag enthalten sind. Da die Container in der Regel auf dem Boden gelagert werden, ist es wichtig, dass ein angemessener Bodenbelag vorhanden ist. Bei einem Produktaustritt könnte das Grundwasser kontaminiert werden, was negative Auswirkungen auf die Umwelt und die Menschen haben könnte. Die meisten Containerdepots haben eine Oberfläche aus Ziegelsteinen (ca. 12 cm), dann eine Schicht aus Splitt (10-30 cm) und dann eine oder mehrere Schichten Beton als Unterbau (20-60 cm). Mindestens eine der Schichten (normalerweise die Betonschicht) sollte undurchlässig sein. Der Prüfer wird einen Nachweis über diesen Zustand verlangen. |  |
| 12.2.2.3.2. | Gibt es ein Verfahren, das regelmäßige, dokumentierte Kontrollgänge vorschreibt, um mangelhafte Bodenbeläge zu entdecken? | Die Inspektionshäufigkeit beträgt mindestens drei Monate.- Schlaglöcher oder unebene Böden können zu Unfällen führen, die durch Hebe- und Fahrgeräte verursacht werden, z. B., wenn Schubmaststapler oder Lastwagen mit gelagerten Containern zusammenstoßen oder wenn Personen ausrutschen oder stolpern. - Das Stapeln von Containern auf unebenem Boden kann dazu führen, dass Containerstapel umkippen können.  |  |
| **12.2.3.** | **Ausrüstung** | **Ausrüstung** |  |
| 12.2.3.1. | Auswahl und Spezifikation der Ausrüstung |  |  |
| 12.2.3.1.1. | Entsprechen die Roll- und Hebevorrichtungen des Terminals den nationalen gesetzlichen Anforderungen? | In der Regel werden Terminalstapler, Leergutstapler, Reach Stacker und Kräne eingesetzt. Vergewissern Sie sich, dass die Geräte gegen Fehlfunktionen und das Heben übermäßiger Gewichte geschützt sind und während der Bewegung mit Warnleuchten/akustischen Alarmen ausgestattet sind. Maschinenrichtlinie 2006/42/EG und Änderungsrichtlinie 2014/33/EU. Zur Identifizierung der Geräte, die unter diese Frage fallen, siehe die Cefic/ECTA-Leitlinien "Sichere Lagerung und Handhabung von Containern mit gefährlichen Gütern und Gefahrstoffen", Abschnitt 4. |  |
| 12.2.3.2. | **Inspektion und Wartung der Ausrüstung** |  |  |
| 12.2.3.2.1. | Gibt es ein gesetzlich vorgeschriebenes Prüfprogramm für die Kräne, Roll- und Hebezeuge? | Alle eingesetzten Geräte müssen einer regelmäßigen Prüfung durch einen zertifizierten oder kompetenten Prüfer unterzogen werden. Sofern die gesetzlichen Bestimmungen oder die Spezifikationen des Herstellers nichts anderes vorschreiben, wird ein jährlicher Prüfzyklus empfohlen. Datum, Name und Unterschrift des Prüfers sowie die Ergebnisse der periodischen Wartung sind zu dokumentieren. |  |
| 12.2.3.2.2. | Gibt es ein dokumentiertes Programm für die vorbeugende Wartung von Kränen, Roll- und Hebezeugen? | Achten Sie auf ein Wartungsprogramm, das vorschreibt, dass die (eigene oder geleaste) Ausrüstung angemessen gewartet, eingestellt und anderweitig instandgehalten wird, um abnormalen Verschleiß zu verhindern und Defekte zu erkennen, bevor sie Unfälle oder Ausfälle verursachen. Prüfen Sie auch in der Praxis. |  |
| 12.2.3.2.3. | Gibt es eine täglich ausgefüllte Checkliste über den Zustand der Ausrüstung? | Dies wird in der Regel von den Fahrern erfüllt.  |  |
| **12.2.4.** | **Containerbetrieb** | **Containerbetrieb** |  |
| 12.2.4.1. | Interner Transport und Verkehr |  |  |
| 12.2.4.1.1. | Wird der Verkehr angemessen geregelt (Beschilderung, Straßenmarkierungen, Flussrichtungen, Geschwindigkeitsbegrenzungen) und durchgesetzt? | Achten Sie auf Hinweise, Schilder, Anweisungen für die Fahrer und beobachten Sie auch die praktische Umsetzung dieser Anweisungen. |  |
| 12.2.4.1.2. | Gibt es ein System zur Überwachung der Einfahrt und der Bewegung von Fahrzeugen auf dem Terminal? | Überprüfen Sie das interne System, dass die Fahrzeugbewegungen innerhalb des Terminals steuert. Überprüfen Sie die Bewegung von Personen auf dem Terminal, wie in der Core-frage 2.4.1 gefordert. |  |
| 12.2.4.1.3. | Gibt es schriftliche Anweisungen für:  |  |  |
| 12.2.4.1.3.a. | das Terminalpersonal und die Besucher, die festlegen, wo Besucher zugelassen sind und wo nicht? |  |  |
| 12.2.4.1.3.b. | Bereiche, in denen PSA verwendet werden muss  | Diese Zonen müssen deutlich gekennzeichnet sein (Schilder, Markierung). |  |
| 12.2.4.2. | Sichere Handhabung |  |  |
| 12.2.4.2.1. | Gibt es ein Verfahren, das die sichere Handhabung beschreibt, die eingehalten werden muss? | Das Verfahren muss mindestens alle in der nachstehenden Liste aufgeführten Praktiken abdecken. Zusätzlich zu dem Verfahren wird der Prüfer während der Betriebsbesichtigung überprüfen, ob die folgenden Maßnahmen eingehalten werden:* Unter schwebenden Lasten dürfen sich keine Personen aufhalten oder hindurchgehen.
* Die Operators müssen die Arbeit sofort einstellen und den Vorgesetzten informieren, wenn eine größere Störung festgestellt wird oder eine Warnvorrichtung nicht funktioniert.
* Das Anheben von Containern sollte generell mit einem geeigneten Gerät erfolgen, dass eine vertikale Kraft auf die vier oberen Eckbeschläge ausübt. Bei leeren Containern ist dies zwar entbehrlich, aber beim Umschlag von beladenen Containern von 20 Fuß oder mehr ist das Anheben eines Containers an vier Ecken besonders wichtig.
* Auf keinen Fall dürfen Container mit Gabeln so angehoben werden, dass der Tankcontainermantel die Containerlast tragen muss.
* Ein Container sollte erst dann vom Chassis gehoben werden, wenn sichergestellt ist, dass die Verriegelungen gelöst sind.
* Wenn der Operator keine freie und ungehinderte Sicht hat, ist der Betrieb einzustellen und nur mit einem geeigneten Signalgeber zu weiterzuführen.
* Beim Betrieb eines Portalkrans sollte der Container vor Fahrtantritt auf eine Höhe angehoben werden, die eine Kollision mit bereits gelagerten Containern verhindert.
 |  |
| 12.2.4.2.2. | Gibt es ein schriftliches Verfahren zur Bewertung aller spezifischen Kundenanforderungen in Bezug auf den Transfer und die vorübergehende Lagerung von Waren? | Elemente könnten sein: Temperaturkontrolle der Ladung (auch Gefahrgut), Enteisung, ... |  |
| 12.2.4.3. | Inspektion und Wartung von Containern |  |  |
| 12.2.4.3.1. | Gibt es ein System zur Überwachung der regelmäßigen Prüftermine von Tanks, die für die Beförderung gefährlicher Güter zugelassen sind? | Dies liegt in der Verantwortung des Betreibers des Tankcontainers. |  |
| 12.2.4.3.2. | Ist eine geeignete Absturzsicherung vorhanden, um sicher auf den Tankcontainern arbeiten zu können? | Siehe die "Cefic/ECTA Best Practice Guidelines for the Safe Working at Height in the Chemical Logistics Supply Chain". |  |
| 12.2.4.4. | Service für Heizung und/oder Kühlung von Containern Ladung |  |  |
| 12.2.4.4.1. | Gibt es schriftliche Verfahren/Anweisungen für die Beheizung oder Kühlung von Tanks, einschließlich: | Ein Heiz-- oder -kühlverfahren mit Anweisungen sollte detailliert beschrieben werden und die Verantwortlichkeiten sowie den erwarteten Leistungsstandard beschreiben. Bei der Inspektion vor Ort sollte geprüft werden, ob das verantwortliche Personal die Anweisungen erhalten hat, alle Anforderungen des Verfahrens versteht und ob sie vollständig umgesetzt werden. Die einzelnen Elemente sollten nur dann positiv bewertet werden, wenn das Verfahren vorhanden ist, verstanden und vollständig umgesetzt wurde.  |  |
| 12.2.4.4.1.a. | erste Produktanfrage? | Dazu gehört auch eine Bewertung der potenziellen Gefahren. |  |
| 12.2.4.4.1.b. | Produktakzeptanz? |   |  |
| 12.2.4.4.1.c. | erforderliche Kompetenz zur Erstellung einer neuen Heizungs- oder Kühlungsanweisung? |   |  |
| 12.2.4.4.1.d. | Kontrollen von Temperaturgeräten? | Prüfen Sie, ob diese Temperaturmessgeräte in ein Kalibrierungsprogramm gemäß Abschnitt 7.2.2 einbezogen sind. |  |
| 12.2.4.4.1.e. | eine Checkliste, um sicherzustellen, dass das Verfahren eingehalten wird? | Dies kann auf Papier oder in elektronischer Form geschehen. |  |
| 12.2.4.4.2. | Erhält der Betreiber die erforderlichen Anweisungen, bevor er den Tank an das Heiz- oder Kühlsystem anschließt, einschließlich | Prüfen Sie eine Auswahl von Dokumenten über Tankheizungs- oder Kühlungsvorgänge. |  |
| 12.2.4.4.2.a. | die Art der Beheizung? | Die Spule kann mit Direktdampf oder Heißwasser beheizt werden. Es kann auch Elektrizität verwendet werden. Die Beheizungsart wird durch die Risikobewertung bestimmt: Einige Produkte können bei Kontakt mit hohen Temperaturen zu reagieren oder zu polymerisieren beginnen. Ein Monomer wie Acrylsäure ist ein bekanntes Beispiel dafür, dass falsches Erhitzen in der Vergangenheit zu Explosionen geführt hat. Bei Acrylsäure darf nur warmes Wasser verwendet werden. Das Erhitzen mit Dampf ist strengstens untersagt. Andere Produkte können *"verbrannt"* werden oder ihre Qualität kann beeinträchtigt werden, wenn sie mit zu hohen Temperaturen in Berührung kommen. Es muss ein Verfahren vorhanden sein, bei dem eine kompetente Person für jedes zu erhitzende Produkt entscheidet, welche Erhitzungsart verwendet werden kann und welche maximale Medientemperatur zulässig ist (für Acrylsäure nicht mehr als 35 Grad warmes Wasser). Diese Informationen sollten immer verfügbar sein, bevor ein Tank an das Heizsystem angeschlossen wird, und deutlich auf der Heizungsanleitung aufgedruckt sein. |  |
| 12.2.4.4.2.b. | maximale Kontakttemperatur? | Die maximale Kontakttemperatur sollte aus Sicherheits- und/oder Qualitätsgründen festgelegt werden. Dies ist die Temperatur, die die Spulen erreichen können, und wird durch das zum Erhitzen verwendete Medium bestimmt. Die in 12.2.4.4.2.a. als Beispiel genannte **Acrylsäure** muss auf eine maximale Temperatur von 35 Grad erhitzt werden. |  |
| 12.2.4.4.2.c. | maximaler Betriebsdruck von Dampfleitungen? | Es ist zu prüfen, dass die Druckkapazität der Dampfleitungen des Tankcontainers nicht geringer ist als der Dampfdruck der festen Installation. |  |
| 12.2.4.4.2.d. | regelmäßige Überprüfung der Produkttemperaturen? |  |  |
| 12.2.4.4.2.e. | persönliche Schutzausrüstung? |  |  |
| 12.2.4.4.2.f. | die Verwendung eines Eintauchthermometers zur Kontrolle der Produkttemperatur, sofern dies aufgrund der Produkteigenschaften und des Versenders zulässig ist? | Es muss ein Verfahren zur Reinigung der Temperaturmessgeräte nach Gebrauch vorhanden sein. Werden Lebensmittel-Tauchthermometer verwendet, sollten diese gekennzeichnet, getrennt aufbewahrt und gereinigt werden. |  |
| 12.2.4.4.3. | Gibt es in der Einrichtung geeignete Vorkehrungen für das Arbeiten in der Höhe im Falle der Verwendung von Eintauchthermometers? | Wenn Arbeiten in der Höhe erforderlich sind, müssen geeignete Absturzsicherungssysteme vorhanden sein (Sicherheitskäfige usw.). |  |
| 12.2.4.4.4. | Ist das Temperaturüberwachungsgerät mit der Heizquelle verbunden? | Diese Verbindung und die Verriegelung müssen von dem bewerteten Unternehmen geprüft werden. |  |
| 12.2.4.4.5. | Wird bei gekühlten oder beheizten Containern im Falle einer Störung des Kühl-/Heizsystems ein Notfallverfahren eingeleitet? | Die Erwärmung kann bei Produkten mit niedriger SAPT (Self Acceleration Polymerization Temperature) zu Durchbruchsreaktionen führen und/oder die Produktqualität beeinträchtigen.Automatische Kontrollsysteme werden bevorzugt, manuelle Überwachungssysteme sind jedoch zulässig. |  |
| 12.2.4.4.6. | Sind die Überwachung und Kontrolle beim Heizen/Kühlen über Nacht oder an Wochenenden gewährleistet? | Es sollten regelmäßige Kontrollen durchgeführt und dokumentiert werden. Mobile Systemalarme sind akzeptabel, wenn sie nach den örtlichen Vorschriften zulässig sind. |  |
| 12.2.4.4.7. | Wird über jeden Vorgang, einschließlich des Temperaturverlaufs, Buch geführt? | Prüfen Sie eine Auswahl von Dokumenten über Tankheizungs und -kühlungsvorgänge. |  |
| 12.2.4.4.8. | Gibt es ein System, das die Vermischung von Heizstoffen verhindert? | Mit dieser Vorschrift wird dem in Abschnitt 12.2.4.4.2.a erwähnten Risiko einer falschen Erwärmung begegnet. Ein Beispiel für ein solches System ist die Einrichtung von Bereichen für die Beheizung von Containern mit einem Wasser-Glykol-Gemisch, die von dem Bereich für die Dampfbeheizung getrennt sind. |  |
| 12.2.4.4.9. | Wird der Vorgang gemäß den Anforderungen von Frage 12.2.2.3.1. durchgeführt? | Der Prüfer wird in der Genehmigung nachsehen, ob bestimmte Anforderungen an den Bodenbelag enthalten sind. Da die Container in der Regel auf dem Boden gelagert werden, ist es wichtig, dass ein angemessener Bodenbelag vorhanden ist. Bei einem Produktaustritt könnte das Grundwasser kontaminiert werden, was negative Auswirkungen auf die Umwelt und die Menschen haben könnte. Die meisten Containerdepots haben eine Oberfläche aus Ziegelsteinen (ca. 12 cm), dann eine Schicht aus Splitt (10-30 cm) und dann eine oder mehrere Schichten Beton als Unterbau (20-60 cm). Mindestens eine der Schichten (normalerweise die Betonschicht) sollte undurchlässig sein. Der Prüfer wird einen Nachweis über diesen Zustand verlangen |  |
| 12.2.4.4.10. | Gibt es ein Verfahren, um den Tank nach dem Aufheizen/Abkühlen und vor der Abfahrt zu überprüfen? | Das Unternehmen prüft die Temperatur, die Dichtheit, den Ausbau von Geräten zur Temperaturmessung, das Abklemmen von Schläuchen/elektrischen Kabeln usw. Diese Kontrollen müssen aufgezeichnet werden (könnte Teil der Checkliste von Frage 12.2.4.4.1.e sein) |  |
| 12.2.4.4.11. | Wurde im Falle einer Änderung der Ausrüstung der Heiz-/Kühleinheit eine Risikobewertung für das Änderungsmanagement (MOC) durchgeführt?  | Ermitteln Sie in Gesprächen mit den geprüften Personen, ob es Änderungen in der Arbeitspraxis gab/gibt. Beziehen Sie sich auf die Leitlinien zum Management von Veränderungen (MOC): "Managing Change in a Chemicals Supply Chain": <https://cefic.org/library-item/guidelines-for-managing-change-in-a-chemicals-supply-chain/> oder gleichwertig. Suchen Sie nach Aufzeichnungen über die Risikobewertung, wie in Abschnitt 5 des Leitfadens oder gleichwertig angegeben. |  |
| 12.2.4.4.12. | Hat das Unternehmen die Ergebnisse der MOC-Risikobewertung den an der Tätigkeit beteiligten Personen mitgeteilt, falls sich das Risiko ändert?  |  |  |
| 12.2.4.5. | Probeentnahme |  |  |
| 12.2.4.5.1. | Wenn eine Probeentnahme durchgeführt wird, gibt es ein Verfahren für die Durchführung der Operation? | Erstens sollte der Standort die Politik verfolgen, dass eine Probeentnahme von Containern vermieden werden sollte. Wenn dennoch ein dringender Bedarf an Probeentnahmen besteht, sollte der Standort über ein entsprechendes Verfahren verfügen. Gefahren, die auftreten können, sind:* Kontamination von Personal oder Dritten
* Umweltverschmutzung (Luft, Wasser, Boden)
* Sicherheits- und/oder Qualitätsprobleme des Produkts (Verunreinigungen, Reaktion mit Feuchtigkeit/Luftsauerstoff)
* Arbeiten in der Höhe (Transport von Probeentnahmegeräten und Absturzgefahr).

Wenn die Genehmigung es zulässt, sollte die Probeentnahme von autorisierten Fachleuten unter Verwendung geeigneter Ausrüstung für die Entnahme und den Transport von Proben durchgeführt werden. Für die Auswahl der richtigen persönlichen Schutzausrüstung sollte die neueste Version des Sicherheitsdatenblatts zur Verfügung stehen.Finden keine Probeentnahmen statt, ist die Frage nicht anwendbar.  |  |
| **12.2.5.** | **Notfallmaßnahmen und Vorbereitung auf Produktaustritte**  | **Notfallmaßnahmen und Vorbereitung auf Produktaustritte** |  |
| 12.2.5.1. | Eindämmung von Leckagen |  |  |
| 12.2.5.1.1. | Gibt es ein Rückhaltesystem für Leckagen und Produktaustritte, dass auch eine Isolierung von der Grundstücksentwässerung ermöglicht? | Der Be-/Entladebereich sollte idealerweise so geneigt sein, dass er abfällt, aber verschüttetes Produkt sollte nicht in andere Teile des Betriebsgeländes laufen (wo es Zündquellen geben kann). Prüfen Sie auf unkontrollierte Abflüsse. |  |
| 12.2.5.1.2. | Verfügt der Standort über eine Wanne, eine mobile Einheit oder einen abgetrennten Bereich, um kleine Produktaustritte zu beseitigen, die nicht durch absorbierende Materialien usw. aufgefangen werden können? | Beispiele für Auffangeinrichtungen könnten eine Auffangwanne für Container oder ein mit Kerben versehener bzw. gebündelter undurchlässiger Bodenbereich sein. Siehe Abschnitt 6.1.1. des Leitfadens "Sichere Lagerung und Handhabung von Containern mit gefährlichen Gütern und Gefahrstoffen" und SQAS Core, Abschnitt 4. "Notfallvorsorge und -maßnahmen auf dem Betriebsgelände". |  |
| 12.2.5.1.3. | Gibt es am Standort einen Bereich oder eine Installation, die das gesamte Volumen eines Containers aufnehmen kann, wenn große Mengen verschüttet werden und ein erheblicher Verlust entsteht?  | Siehe Abschnitt 6.1.2 des Leitfadens "Sichere Lagerung und Handhabung von Containern mit gefährlichen Gütern und Gefahrstoffen". Dabei muss es sich um eine Installation oder einen Bereich handeln, wie z. B. eine große Auffangwanne, ein großvolumiges Becken, oder einen Bereich, der den gesamten Tankinhalt auffangen könnte. Der Bereich muss über einen flüssigkeitsdichten Boden, eine niedrige Oberfläche und einen kontrollierten Abflussmechanismus verfügen. Siehe SQAS Core, Abschnitt 4, Notfallmaßnahmen. |  |
| 12.2.5.2. | Naturkatastrophen/klimatologische und geografische Risiken |  |  |
| 12.2.5.2.1. | Gibt es eine Risikobewertung für Naturkatastrophen und/oder klimatologische und geografische Risiken? | Bei starkem Regen können die Regenabflüsse überlastet und das Gelände überschwemmt werden. Vor allem nach einer langen Trockenperiode. Dazu trägt auch der weniger aufnahmefähige Boden auf der Lagerfläche bei.Hochwasser kann eine zerstörerische Kraft haben und sich auf den Boden und die Infrastruktur des Standorts auswirken und zum Aufschwimmen von Containern, zu ungewollten Produktaustritten und zur Verunreinigung des Wassers führen. Bei der Lagerung von Boxcontainern mit wasserreaktiven Stoffen kann der Kontakt mit Wasser zur Freisetzung von brennbaren Gasen führen. Dies kann in der Folge zu explosiven Gemischen mit der Luft führen, und kann die menschliche Gesundheit und die Umwelt gefährden.Winde mit hoher Geschwindigkeit können eine ernste Gefahr darstellen. Siehe Frage 12.2.2.2. zur Stapelung. Das bewertete Unternehmen muss über ein Verfahren verfügen, mit dem es vor den zu erwartenden risikoreichen Wetterbedingungen gewarnt wird (z. B. Stürme, extreme Regenfälle, Überschwemmungsgefahr usw.), und das Unternehmen muss - als Teil seines Notfallplans - detaillierte Schritte zur Risikominderung und Begrenzung der Folgen festgelegt haben. |  |
| **12.2.6.** | **Kontrollen bei Freigabe von Containern** |  |  |
| 12.2.6.1. | Gibt es ein dokumentiertes Verfahren, um den Zustand des abzuholenden Equipments bei der Übergabe zu validieren? | Es sollte ein formelles Verfahren geben, um den Zustand des Equipments bei der Freigabe aus der Einrichtung zu überprüfen. Dies wird als "Equipment Interchange Receipt" bezeichnet. Dieser muss ausgefüllt werden, wenn Schäden zu melden und zu erfassen sind. Diese werden bei der Übergabekontrolle zwischen der Einrichtung und der abholenden Partei festgestellt. Geräte, die nicht transportfähig sind, sollten nicht freigegeben werden. Dies gilt möglicherweise *nicht*, wenn die Einrichtung und der Abholer derselben Organisation/demselben Unternehmen angehören. |  |
| 12.2.6.2. | Macht die Einrichtung im Rahmen von 12.2.6.1. Fotos von den Containern während des Freigabeprozesses? | Während der Freigabeprozess physisch zwischen dem Fahrer und dem Operator stattfinden kann, bieten Fotobeweise eine visuelle Aufzeichnung dieses Vorgangs, falls später Probleme auftreten sollten. Sie dienen als Nachweis für den "guten Zustand" der Container bei der Freigabe durch das Depot. |  |
| 12.2.6.3. | Bei den Eingangskontrollen, 12.2.1.2.3.b., wurde auch die CSC-Plakette auf seine Gültigkeit überprüft; wird die CSC- Plakette vor der Freigabe auf Datum und Gültigkeit überprüft? | Container/Transporteinheiten, deren "CSC-Kennzeichnungsdatum" bei der Abholung abgelaufen ist, sollten nicht aus der Einrichtung herausgegeben werden dürfen. Die Einrichtung sollte den Vertragspartner über die abgelaufene CSC-Kennzeichnung des Containers informieren. |  |
| 12.2.6.4. | Verfügt die Einrichtung über ein Verfahren, um z. B. spezielle Ausgangskontrollen, Temperaturkontrollen, Druckkontrollen oder ähnliches bei der Freigabe des Containers durchzuführen? | Es kann die Anforderung bestehen, z. B. die Temperatur oder den Druck des Containers beim Verlassen der Anlage zu bestätigen. Oder es könnte eine Anforderung von Kunden, Veterinär- oder Zollbehörden bestehen. Die Einrichtung sollte den Nachweis aufzeichnen.  |  |
| 12.2.6.5. | Einhaltung von Vorschriften. | Bei der Handhabung oder Lagerung von Produkten/Gefahrgütern, die auf der ADR-Liste stehen, hat die Einrichtung eine definierte Rolle im ADR bei der Freigabe des TransportContainers an eine Sammelstelle. Die Einrichtung sollte über einen Prozess oder ein Verfahren verfügen, um die folgenden Aspekte des ADR zu verwalten. |  |
| 12.2.6.5.1. | Verfügt die Einrichtung über ein Verfahren zur Überprüfung des gesetzlich vorgeschriebenen Prüfdatums des Containers am Ort der Freigabe aus der Einrichtung? | Container/Transporteinheiten mit "Prüfdaten", die während der Lagerung abgelaufen sind, sollten dem Abholer vor der Freigabe der Einheit gemeldet werden. Die ADR-Vorschriften erlauben die Beförderung von Containern mit abgelaufenem Prüfdatum unter bestimmten Kontrollen. Dies ist Sache des Transportunternehmens/Containerbetreibers; die Einrichtung hat jedoch im Rahmen des ADR Verpflichtungen in Bezug auf diese Anforderung. |  |
| 12.2.6.5.2. | Verfügt der Betrieb über ein System zur Überprüfung von Gefahrguttransportdokumenten, Placards und Kennzeichnungen auf Einhaltung der Vorschriften? | Es sollte ein System vorhanden sein, das sicherstellt, dass der Container/die Transporteinheit bei der Freigabe der Ausrüstung mit den richtigen Großzetteln (Placards) und Etiketten (einschließlich Typ, Anzahl und Zustand) versehen ist und mit den Beförderungspapieren übereinstimmt.  |  |
| 12.2.6.5.3. | Verfügt die Einrichtung über ein Verfahren zur Überprüfung des Führerscheins des abholenden Fahrers im Zusammenhang mit dem ADR? | Siehe Abschnitt 12.2.6. für allgemeine Sicherheitskontrollen. Die Einrichtung darf nur dann eine Beförderungseinheit freigeben, wenn der Fahrer die richtige Lizenz für die ADR-Klasse und den ADR-Typ besitzt. |  |
| 12.2.6.5.4. | Verfügt die Einrichtung über ein Verfahren, um zu überprüfen, ob die Transportmittel den ADR-Vorschriften entsprechen? |  |  |
| 12.2.6.6. | Kontrollen und Verfahren zur Freigabe. |   |  |
| 12.2.6.6.1. | Verfügt die Einrichtung über ein Verfahren, mit dem überprüft werden kann, ob der Abholer *berechtigt ist*, den Container abzuholen und aus der Einrichtung zu entfernen? | Der Abholer ist das Unternehmen, das den Container vom Depot abholen wird.Die Einrichtung sollte über ein Verfahren verfügen, bei dem die meldende Partei, d. h. derjenige, der mit der Einrichtung einen Vertrag über die Aufbewahrung des Containers abgeschlossen hat, eine Abholreferenz (Buchungs-/Freigabenummer) oder ähnliches angeben muss. Diese muss dann vom abholenden Fahrer abgeglichen werden, der sie im Rahmen des Freigabeverfahrens vorlegen muss. Hinweis: Wenn die abholende Transportpartei die "Freigabenummer" im Voraus mitteilt, muss ein Verfahren vorhanden sein, um zu überprüfen, ob der Fahrer/Transporteur, der den Container abholt, dazu berechtigt ist. |  |
| 12.2.6.6.2. | Gibt es ein Verfahren, um visuell oder physisch zu überprüfen, ob alle Verschlüsse sicher sind, um ein Austreten des Produkts aus der Transporteinheit zu verhindern? Einschließlich der Überprüfung, dass sich keine Materialrückstände auf der Außenseite des Containers befinden. | Die Einrichtung kann die physischen Kontrollen durch eigene Mitarbeiter durchführen, eine dritte Partei beauftragen oder von der abholenden Partei durchführen lassen. Für die Durchführung dieser Kontrollen müssen sichere Arbeitsmittel und -methoden vorhanden sein. Dies gilt für ungereinigte und beladene Container. Hinweis: Bei allen Kontrollen der Einheit sind Einschränkungen durch Zollplomben, Sicherheitsplomben oder sonstige Verschlüsse auf dem Behältnis zu berücksichtigen.Die Verwendung von Videoüberwachung oder Ähnlichem ist eine akzeptable Methode der Überprüfung. |  |
| 12.2.6.6.3. | Gibt es für den Fall, dass der Container mit "Plomben oder Sicherheitsetiketten" versehen ist, ein Verfahren, um zu überprüfen, ob diese dokumentiert und unversehrt sind und mit der ursprünglichen Kontrolle übereinstimmen, oder wurde mit dem Kunden vereinbart, dass diese entfernt oder verändert wurden? | Die Einrichtung kann die physischen Kontrollen durch eigene Mitarbeiter durchführen, einen Dritten damit beauftragen oder durch den Abholer durchführen lassen. Für die Durchführung dieser Kontrollen müssen sichere Arbeitsmittel und -methoden vorhanden sein. Hinweis: Bei der Überprüfung der Plomben müssen die Einschränkungen der Plomben am Gerät berücksichtigt werden. Wenn die Plombe(n) gewechselt wurde(n), muss die neue(n) Plombennummer(n) dokumentiert werden. |  |
| 12.2.6.6.4 | Verfügt die Einrichtung über ein System oder Verfahren zur Aufzeichnung der Freigabe von Containern aus ihrer Einrichtung? | Die Einrichtung sollte über ein System verfügen, mit dem die Freigabe des Containers aus ihrer Einrichtung aufgezeichnet werden kann; dies können das Datum, die Uhrzeit und die Person, an die der Container freigegeben wurde, umfassen. Hinweis: Dies könnte Teil eines "Bestandsverwaltungssystems" sein. |  |
| **12.2.6.7.** | Frachtdokumentation. |   |  |
| 12.2.6.7.1. | Gibt es ein Verfahren, mit dem sichergestellt wird, dass die bei der Ankunft des Containers vorgelegten Unterlagen bei der Abholung wie vorgeschrieben oder angewiesen zurückgegeben werden? | Dazu gehören zum Beispiel Analysenzertifikate, Originalkarten für Brückenwaagen, Aufzeichnungen über Heizung oder Kühlung oder andere Unterlagen.Die Dokumente können sich von den Originaldokumenten unterscheiden. Dies wird als "neutrale Lieferung" bezeichnet, bei der z. B. die Herkunft des Containers nicht offengelegt wird.  |  |
| **12.2.7.**  | **Messung und Management von Treibhausgasemissionen (THG)** | **Messung und Management von Treibhausgasemissionen (THG).**Der **"Leitfaden zur Bilanzierung von Treibhausgasemissionen für Logistikstandorte" des** Fraunhofer-Instituts für Materialfluss und Logistik IML (Jan 2019) wurde als Grundlage für die Erstellung dieses Fragebogens verwendet. [**http://publica.fraunhofer.de/eprints/urn\_nbn\_de\_0011-n-532019-18.pdf**](http://publica.fraunhofer.de/eprints/urn_nbn_de_0011-n-532019-18.pdf)  |  |
| **12.2.7.1.** | Scope 1: Emissionsmessung des verbrauchten Kraftstoffs | Scope-1-Emissionen umfassen die direkten Emissionen von Anlagen, die sich im Besitz oder unter der Kontrolle des bewerteten Unternehmens befinden und von diesem bezahlt werden. Dazu gehört die Verbrennung von flüssigen Brennstoffen oder Gasen, die zur Erzeugung von Energie, Wärme oder Dampf für den Einsatz in stationären oder mobilen Anlagen (z. B. Gabelstapler, Hebe- und Rangiergeräte sowie Heiz- und Kühlanlagen) und/oder zugehörigen Gebäuden erworben wurden. |  |
| 12.2.7.1.1. | Ist dem Unternehmen der jährliche Kraftstoffverbrauch bekannt? | Siehe die in 12.2.7 erwähnte Leitlinie. |  |
| 12.2.7.1.2. | Hat das Unternehmen die **TTW-Emissionen** aus dem im letzten Jahr verbrauchten Kraftstoff nach der folgenden Formel berechnet: kg CO2e = Σ (Kraftstoff (Liter) × TTW-Kraftstoff-Emissionsfaktor (kg CO2e/Liter Kraftstoff))? | Das Unternehmen wird die Kraftstoffemissionsfaktoren der **GLEC-Rahmenrichtlinie** verwenden**: "Global Logistics Emissions Council Framework for Logistics Emissions Accounting and Reporting", letzte Version, Modul 1**. Das Dokument kann unter folgendem Link heruntergeladen werden: [https:](https://www.flexmail.eu/f-844a1f54174eb51e)*//www.flexmail.eu/f-844a1f54174eb51e* Für jede Art von Kraftstoff können drei Faktoren verwendet werden: **WTT, TTW und WTW.****- WTT (Well-to-Tank):** WTT-Emissionen umfassen alle Prozesse von der Energiequelle (dem Bohrloch) über die Phasen der Energiegewinnung, -aufbereitung, -speicherung und -abgabe bis hin zum Ort der Nutzung (dem Tank).**- TTW (Tank-to-Wheel):** Hierbei handelt es sich um die Emissionen von Brennstoffen, die zum Antrieb von Aktivitäten (dem Rad) verbrannt werden. **- WTW (Well-to-Wheel):** Hierbei handelt es sich um Emissionen aus dem gesamten Kraftstofflebenszyklus, die der Summe der WTT- und TTW-Emissionen entsprechen sollten.**Für diese Frage sollte TTW verwendet werden.** |  |
| **12.2.7.2.** | Scope 2: Emissionen aus Elektrizität | **Scope-2-Emissionen** sind indirekte Emissionen aus derErzeugung und Verteilung von Strom, Wärme undDampf, der von dem bewerteten Unternehmen zur Verwendung inihre eigenen Logistikstandorte, Elektrofahrzeuge oder andere eigeneAnlagen, die Strom benötigen. |  |
| 12.2.7.2.1. | Hat das Unternehmen den Strom gemessen, der für die Nutzung in Elektrofahrzeugen oder anderen eigenen Anlagen, welche Strom benötigen, gekauft wurde? | In der Regel wird Strom für die Bewegung von Kränen und die Beleuchtung verwendet. |  |
| 12.2.7.2.2. | Hat das Unternehmen die unter 12.2.7.2.1. geforderten **Emissionen aus dem eingekauften Strom WTT** im vergangenen Jahr nach der folgenden Formel berechnet: kg CO2e = Σ (Strom (kWh)× Stromemissionsfaktor (kg CO2e/ kWh Strom)) | **TTW** wird bei Elektrizität als Null betrachtet, alle Emissionen sind in den WTT-Stufen am Ort der Nutzung enthalten.Die zu verwendenden Emissionsfaktoren hängen von der Herkunft des Stroms ab. Die **Unternehmen müssen die Stromemissionsfaktoren für die Länder oder Regionen erfassen, in denen sich die Logistikstandorte befinden**. Elektrizitätsfaktoren nach Ländern können auch bei der Internationalen Energieagentur (IEA) abgerufen werden: <https://www.iea.org/data-and-statistics/data-product/emissions-factors-2020#emissions-factors> (kostenpflichtig)In Ermangelung anderer Daten kann ein durchschnittlicher EU-Stromfaktor von 420 g CO2 e/kWh angenommen werden (Quelle: GLEC-Rahmenleitlinie). Die Verwendung einzelner Ländermixe kann zu deutlich abweichenden Werten führen, insbesondere in Ländern mit einer stark dekarbonisierten Stromversorgung. |  |
| **12.2.7.3.** | Scope 3 | **Scope 3-Emissionen** sind indirekte Emissionen aus der Lieferkette des bewerteten Unternehmens.Scope 3 umfasst die Produktion und den Vertrieb von Brennstoffen, die in Scope 1 (WTT) verbrannt werden, Transportemissionen, die in gekaufte Waren und Dienstleistungen eingebettet sind, die Produktnutzung und das Ende der Lebensdauer. Scope 3 umfasst zum Beispiel auch die Vergabe von Unteraufträgen für Gabelstapler oder Reach-Stacker, um Container im Depot zu bewegen  |  |
| 12.2.7.3.1. | Hat das Unternehmen die absoluten Emissionen WTT aus dem im letzten Jahr verbrauchten Kraftstoff anhand der Formel berechnet?kg CO2e = Σ (Kraftstoff (Liter) × WTT-Kraftstoff-Emissionsfaktor (kg CO2e/Liter Kraftstoff))? | Der Faktor sollte dem "Global Logistics Emissions Council Framework for Logistics Emissions Accounting and Reporting" Version 2.0 entnommen werden. Modul 1: [*https://www.flexmail.eu/f-844a1f54174eb51e*](https://www.flexmail.eu/f-844a1f54174eb51e) |  |
| **12.2.7.4.** | Berechnung der Gesamtemissionen (Scope 1, 2 und 3) | Die Messung der Gesamtemissionen ist notwendig, weil sie sich direkt auf die globale Erwärmung auswirken. |  |
| 12.2.7.4.1.  | Hat das Unternehmen die **Gesamtemissionen** des letzten Jahres durch Addition der Emissionen aus Scope 1, 2 und 3 berechnet? | Die folgenden Fragen sollten hinzugefügt werden: 12.2.7.1.2. + 12.2.7.2.2. + 12.2.7.3.1. |  |
| **12.2.7.5.** | Konsolidierung und Berichterstattung über Emissionen |  |  |
|  | Stellt das Unternehmen die gesamten jährlichen Emissionen in einem Bericht in folgender Form zusammen?* Bereich 1 (Frage 12.2.7.1.2.)
* Bereich 2 (Frage 12.2.7.2.2.)
* Bereich 3 (Frage 12.2.7.3.1.)

Gesamtemissionen (Frage 12.2.7.4.1.) |  |  |
| **12.2.7.6.** | **Verringerung der Emissionen** | Falls sich die Bewertung nur auf ein Depot bezieht, ist dieser Unterabschnitt anwendbar. Das Depot kann aber auch Teil einer anderen Anlage sein (z. B. Tankreinigung oder Lager).Es liegt im Ermessen des bewerteten Unternehmens, ob dieser Unterabschnitt separat bewertet oder in die Abschnitte zur Emissionsminderung anderer Module integriert wird. Im zweiten Fall bewertet der Prüfer diesen Abschnitt als nicht anwendbar und vermerkt einen Kommentar, der klarstellt, wo der Abschnitt bewertet wird. |  |
| 12.2.7.6.1. | Festlegung von Strategie, Zielen und Programm**Die ersten drei Fragen dieses Abschnitts folgen einer Hierarchie: Jede Frage hat ein höheres Anforderungsniveau als die vorhergehende** |   |  |
| 12.2.7.6.1.1. | Hat das Unternehmen eine **Strategie** zur Verringerung seiner THG-Emissionen festgelegt, die auf den Messungen unter 12.2.7.4.1. (Gesamtemissionen) basieren? |  |  |
| 12.2.7.6.1.2. | Hat das Unternehmen die **Ziele** zur Verringerung der **Gesamtemissionen** auf der Grundlage der unter 12.2.7.4.1. durchgeführten Messungen in einem Mehrjahresprogramm festgelegt? | Der Gutachter prüft, ob die Verringerung mit dem Ziel der Strategie für intelligente Mobilität übereinstimmt: Verringerung der Treibhausgasemissionen **im Verkehr** um 90 % bis 2050 im Vergleich zu 1990. |  |
| 12.2.7.6.1.3. | Verfügt das bewertete Unternehmen über ein mehrjähriges **Programm** zur Erreichung der in 12.2.7.6.1.2. genannten Ziele~~?~~  | Das Programm könnte in Partnerschaft mit FIS oder mit Kunden durchgeführt werden. Um die Note 1 zu erhalten, überprüft der Prüfer, ob ein detailliertes Programm mit verantwortlichen Personen und Terminen vorliegt. Das Programm muss Zwischenschritte und mindestens jährliche Folgemaßnahmen enthalten.  |  |
| 13 | Betriebsstätten-Inspektion und Betriebsanweisungen | **Betriebsstätten-Inspektion und Betriebsanweisungen** |  |
| 13.1.  | Betriebsstätten-Inspektion | **Betriebsstätten-Inspektion** |  |
| 13.1.1 | Ist die Betriebsstätte gut gesichert mit Zäunen und Toren, gut ausgeleuchted und nicht zugänglich für die Öffentlichkeit? | Überprüfen Sie die Umzäunung, die Tore und 24 Std. Beleuchtung während Ihres Betriebsstätten-Besuchs. Der erste persönliche Sicherheitseindruck bei der Ankunft am ersten Tag ist wie die Identifizierung und Prüfung der zu besuchenden Personen.  |  |
| 13.1.2 | Gibt es ein System zur Überwachung aller Einfahrten und Fahrzeugbewegungen auf der Betriebsstätte? | Prüfen Sie das interne Kontrollsystem zur Überwachung von Fahrzeugbewegungen auf der Betriebsstätte. Prüfen Sie zusätzlich die Bewegung von Menschen wie schon in 2.4.1 core gefragt |  |
| 13.1.3 | Sind in den Gebäuden Notausgänge gekennzeichnet und sind diese ungehindert nutzbar? | Ist gewährleistet, dass Mitarbeiter in Notfällen auf sichere Weise aus den Gebäuden evakuiert werden können? Zwei Ausgänge können lebenswichtig sein und verhindern, dass Personen eingeschlossen werden.Direktive 89/654/EEG |  |
| 13.1.4 | Ist die Betriebsstätte gut ausgeschildert und sind Sicherheitshinweisschilder für die Öffentlichkeit vorhanden? | Die Grenze der Betriebsstätte ist eindeutig festzulegen und zu markieren. Gebots- und Verbotsschilder sind anzubringen, um unbefugten oder versehentlichen Zutritt zu verhindern. |  |
| 13.1.5 | Gibt es eine Methode der sicheren Evakuierung aller Mitarbeiter im Notfall und ist dieser Verfahrensablauf öffentlich sichtbar ausgehängt? | In der Umzäunung der Betriebsstätte sind Notausgänge zu markieren. Ein Sammelpunkt (außerhalb der Betriebsstätte) und ein System zur Überprüfung der Vollzähligkeit der evakuierten Mitarbeiter ist vorzusehen. EN 2010/22 EU |  |
| 13.1.6 | Ist der Notfall-Sammelplatz deutlich ausgeschildert? | Suchen Sie nach Hinweisschildern/Wegbeschreibungen zum Sammelpunkt. |  |
| 13.1.7 | Gibt es ein Betriebsstätten- Beleuchtungssystem? | Die Beleuchtung der Betriebsstätte sollte so ausgeführt sein, dass alle Bewegungen und Arbeitsabläufe ohne Einschränkungen und ohne Sicherheitsrisiken ausgeführt bzw. kontrolliert werden können.Die minimale Beleuchtungsstärke ist die, die von den nationalen Vorschriften oder den nationalen Behörden gefordert wird. |  |
| 13.1.8 | Ist das Betriebsgelände den Belastungen und stattfindenden Tätigkeiten entsprechend asphaltiert? | Prüfen Sie, ob alle Flächen/Bereiche der Betriebsstätte, auf/in denen Produkte/Equipment umgeschlagen oder bewegt werden/wird, aus festem Material bestehen (Ziegelstein, Beton, Asphalt usw., um Löcher und damit Sicherheitsrisiken zu vermeiden). Dort, wo mit gefährlichen Flüssigkeiten umgegangen wird, müssen die Flächen undurchlässig sein. |  |
| 13.1.9 | Sind Fahrwege und Abstellflächen in akzeptablen und sicheren Zustand? | Der Zustand von Zäunen, Toren, Straßen, Abstellflächen und Gebäuden lässt Rückschlüsse darauf zu, wie ernsthaft die Geschäftsführung der Betriebsstätte an einem qualitätsgerechten und sicheren Betriebsablauf und nicht nur an kommerziellen Aspekten interessiert ist. Dies ist auch für das Image des Unternehmens wichtig. Achten Sie z.B. auf Schlaglöcher oder Wasserlachen auf den Abstellflächen.  |  |
| 13.1.10 | Sind Fußwege besonders bezeichnet und abseits vom Fahrzeugverkehr angelegt? | Fußwege verhindern einen unkontrollierten Verkehrsfluss auf dem Betriebsgelände und schützen Fußgänger durch vorgegebene Routen auf dem Gelände. Diese sollten überall als dauerhafte Einrichtung markiert sein. |  |
| 13.2.  | Standort Aktivität | **Standort Aktivität** |  |
| 13.2.1  | Gibt es ein dokumentiertes Programm zur vorbeugenden Wartung und Reparatur für: | Ein (Wartungs-)Programm sollte vorhanden sein und ausgeführt werden und die Ausführung durch die Aufzeichnungen bestätigt werden kann.  |  |
| 13.2.1.a |  - das Druckluftsystem (der Betriebsstätte)? | Keine Richtlinien |  |
| 13.2.1.b |  - Lagertanks (einschl. Kraftstoff)? | Keine Richtlinien |  |
| 13.2.1.c | elektrische Anlagen | Keine Richtlinien |  |
| 13.2.1.d | Ausrüstung zur Absturzsicherung | Keine Richtlinien |  |
| 13.2.1.e | Sonstige Ausrüstung, für die behördliche Auflagen gelten, z. B. Aufzüge, Gabelstapler, Hebevorrichtungen, Notfallausrüstung und -systeme, …? | Keine Richtlinien |  |
| 13.2.2 | Gibt es für den Betrieb genaue schriftliche Verfahrensrichtlinien und Arbeitsanweisungen, in denen die Anforderungen hinsichtlich der Erteilung einer Arbeitserlaubnis geregelt sind, um Sicherheit garantieren und Gefährdung durch Gefahrgut vermeiden zu können bei den folgenden Tätigkeiten:  | Prüfen Sie jede Arbeitserlaubnis oder Betriebsanweisung daraufhin, ob die Anforderungen klar definiert wurden. Prüfen Sie, ob die Arbeitsanweisungen zur Erteilung einer Arbeitserlaubnis angewendet/umgesetzt werden, indem Sie: |  |
|   |   | - die Akte der erteilten Arbeitserlaubnisscheine der letzten 12 Monate prüfen |  |
|   |   | - einige Arbeitserlaubnisscheine jüngeren Datum im Detail prüfen (sind alle Unterschriften und Daten vorhanden, ist die notwendige persönliche Schutzausrüstung (PSA) aufgeführt, ...) |  |
|   |   | - prüfen, ob die Anforderungen der Arbeitsanweisunfg in Bezug auf die Erteilung einer Arbeitserlaubnis von den zuständigen Mitarbeitern verstanden wurden. |  |
|   |   | - prüfen, wer die Arbeitserlaubnis ausstellt und überwacht |  |
|   |   | Die Arbeitsanweisung für die Erteilung einer Arbeitserlaubnis sollte sich sowohl auf die von eigenen Mitarbeitern ausgeführten Arbeiten als auch auf die von Mitarbeitern von Dritten (Fremdfirmen) (Drittunternehmen, die andere als Logistik-Dienstleistungen auf der Betriebsstäte ausführen) ausgeführten Arbeiten beziehen, und zwar auf solche Arbeiten, die nicht Bestandteil der normalen/hauptsächlichen Tätigkeit in diesem Bereich sind. |  |
| 13.2.2.a  |  - Betreten von geschlossenen Räumen? | Betreten enger/geschlossener Räume/Container: Hier wird Bezug genommen auf das Risiko einer Erstickung oder Vergiftung durch fehlende Belüftung (z.B. beim Befahren von Tanks). Diese Tätigkeit erfordert eine Arbeitserlaubnis. Bewerten Sie nur dann mit "N/A", wenn keine geschlossenen Räume/Container auf der Betriebsstätte vorhanden sind. Tanks, für die Beförderung chemischer Produkte, gelten ebenfalls als enge/geschlossene Räume und sind daher zu berücksichtigen. Auch sollte (immer) eine Aufsichtsperson beim Betreten anwesend sein.  |  |
| 13.2.2.b |  - Öffnen geschlossener Container oder geschlossener Systeme (Pumpen/Kompressoren/Leitungen)? | Öffnen geschlossener Systeme: Hier wird Bezug genommen auf den Ausbau von Equipmentteilen wie Pumpen, Ventilen, die noch Produkt enthalten können. Diese Tätigkeit kann durch eine Betriebsanweisung und entsprechende Schulung der Mitarbeiter abgedeckt sein. Auch sollte (immer) eine Aufsichtsperson vorhanden sein. |  |
| 13.2.2.c |  - Heißarbeiten (Schweißen/Löten/Brennen)? | Heißarbeiten sind Arbeiten unter Verwendung einer heißen Energiequelle (z.B. Schweißen). Je nachdem, wo diese Arbeiten vorgenommen werden (z.B. Bereiche, wo Brandgefahr besteht), kann hierfür eine Arbeitserlaubnis erforderlich sein oder eine Betriebsanweisung ausreichen, sofern sie abseits von Zündquellen vorgenommen werden. |  |
| 13.2.2.d |  - Arbeiten an elektrischen Leitungen/Einrichtungen (Freischaltung)? | Der Assessor sollte nach einer Freischalteerlaubnis suchen, die bei Arbeiten an Hochspannungssystemen gefordert ist. Größer 1.000Volt. |  |
| 13.2.3 | Sind Kontraktoren (nicht Logistikdienstleister), die vor Ort arbeiten, mit entsprechenden Gesundheits-, Arbeitssicherheits-, Sicherheits-, Umwelt-und CSR-Informationen ausgestattet, um sicherzustellen, dass die Dienstleistungen vor Ort sicher erbracht werden? | Das bewertete Unternehmen soll geeignete Maßnahmen ergreifen, damit die Arbeitgeber der eingesetzten Mitarbeiter aller Kontraktoren, die im Unternehmentätig sind, gemäß den nationalen Gesetzen und/oder Praktiken angemessene Informationen über die Risiken und Präventionsmaßnahmen erhalten, wie sie vom Unternehmen oder den durchzuführenden Aufgaben verlangt~~.~~ werden. Der Kontraktor muss seine Mitarbeiter informieren. EU-Richtlinie: 89/391/EEG Art. 10 § 2 |  |
| 13.2.4 | Gibt es für den Betrieb gleichfalls genaue schriftliche Verfahrensrichtlinien und Arbeitsanweisungen für folgende Tätigkeiten? | Der Assessor sollte nach Betriebsanweisungen und Aufzeichnungen über Schulungen der Mitarbeiter suchen, die sich mit der Reinigung und Entsorgung von ausgelaufenen Chemikalien befassen und ebenso mit dem getrennten Abstellen von Fahrzeugen im Depot, die mit nicht kompatiblen Produkten beladen sind. |  |
| 13.2.4.a  |  - Reinigung und Entsorgung von ausgelaufenen Chemikalien? | Prüfen Sie die Dokumentation. Diese Angaben können aus dem Sicherheitsdatenblatt oder den Herstellerangaben abgeleitet sein. |  |
| 13.2.4.b |  - getrenntes Abstellen von Fahrzeugen, die mit unterschiedlichen Gefahrgutklassen beladen sind? | Diese Verfahrensrichtlinie/Arbeitsanweisung sollte im Betrieb vorhanden sein, um sicherzustellen, dass mit großen Mengen Gefahrgut beladene Tankfahrzeuge mit ausreichendem Abstand nebeneinander abgestellt werden. Diese Maßnahme verringert das Risiko in einer Notfallsituation. In einigen Fällen kann dies in der Umweltbetriebsgenehmigung des Unternehmens angegeben sein. |  |
| 13.2.4.c |  - sichere Belade-/Entladeverfahren? | Prüfen Sie den Ablauf zur Sicherstellung sicherer Verfahren gemäß den Cefic/ECTA BBS - Guidelines for the Safe Loading and Unloading of Road Freight Vehicles oder gleichwertiger Maßnahmen. In diesem Prozess mitwirkende Disponenten und/oder Fahrer sollten hierfür geschult und eine schriftliche Verfahrensrichtline vorhanden sein.  |  |
| 13.2.4.d |  - Ladungssicherung? | Prüfen Sie, ob umfassende schriftliche Verfahrensrichtlinien vorhanden sind, in denen alle Arbeitsabläufe eindeutig definiert sind. |  |
| 13.3.  | Wartungs- und Reparaturwerkstatt | **Wartungs- und Reparaturwerkstatt** |  |
| 13.3.1 | Stehen an bestimmten Stellen des Arbeitsbereichs Augenspülflaschen und Not-(Sicherheits-) Duschen? | Ortsfeste Sicherheitsduschen und Augenwascheinrichtungen sollten immer in unmittelbarer Nähe des Arbeitsbereichs installiert sein, wo die Gefahr einer Verspritzung besteht. Verletzte Mitarbeiter könnten weiter entfernt befindliche Einrichtungen im Notfall nicht finden! Prüfen Sie die Funktionsfähigkeit dieser Einrichtungen.  |  |
| 13.3.2 | Sind Warnschilder montiert (Rauchen verboten, Augenschutz, Schutzhelm etc.) und nutzen die Mitarbeiter die erforderliche persönliche~~n~~ Schutzausrüstung? | Warnschilder erinnern die Mitarbeiter an Sorgfaltspflichten und Vorsichtsmaßnahmen. Symbole sind dabei besser geeignet als längere Texte. Wichtig ist es, den Mitarbeitern (immer wieder) klarzumachen, dass die Benutzung der Sicherheitsausrüstung in ihrem eigenen Interesse liegt. Diese Schilder sind auch vom Assessor und vom Management zu beachten. |  |
| 13.3.3 | Ist eine Absturzsicherung in der Werkstatt vorhanden für Arbeiter, die Reparaturarbeiten auf der Oberseite von Tanks oder Tankcontainern beschäftigt sind? | Der Handlauf auf Tanks/Silos wird nicht als ausreichender Schutz bewertet |  |
| 13.4 | Flüssiglager: Tanks, Brennstoff, Tankstelle und Abfall | **Flüssiglager: Tanks, Brennstoff, Tankstelle und Abfall** |  |
|   |   | Brennstoffe: Hiermit ist der für die Betriebsstätte und/oder für den Betrieb des Fuhrparks erforderliche Bedarf gemeint, jedoch nicht die für Kunden oder zur weiteren Verteilung bestimmten zwischengelagerten Chemikalien. Der Assessor sollte hier ergänzend eine physische Inspektion und eine Prüfung der Nachweise (z.B. Zeichnungen, Beschaffungsspezifikationen, Genehmigungen, Prüfberichte, Bescheinigungen usw.) vornehmen. |  |
| 13.4.1 | Sind die Lagereinrichtungen zugelassen für (alle) Lager-Güter, die entsprechend klar identifizierbar/beschildert, überwacht und gewartet werden? | Die Lagerung von Gütern in ungeeigneten Tanks kann zu schweren Unfällen führen. Suchen Sie nach Bescheinigungen der Zulassung der verwendeten Tanks. Prüfen Sie die Kennzeichnung auf den Tanks und Schläuchen/Rohren. Hochalarm (Füllung), Kathodenschutz (Erdung), Auffangkapazität 110%. Gute Wartung schließt die Verhinderung von Leckagen und das Beobachten solcher Vorkommnisse ein. |  |
| 13.4.2 | Ist explosionsgeschützte Ausrüstung installiert, wenn mit brennbaren Stoffen umgegangen wird? | Die Notwendigkeit der Installation explosionsgeschützter Ausrüstung in dem abgegrenzten Bereich ist in der Arbeitserlaubnis angegeben. ATEX-Verordnung. |  |
| 13.4.3 | Ist im Bereich der Tankstelle eine geeignete Flächenversiegelung mit Auffangsystem vorhanden |   |  |
| 13.5 | Fahrzeuge und anderes Equipment (Auflieger, Tankcontainer, IBCs usw.) | **Fahrzeuge und anderes Equipment (Auflieger, Tankcontainer, IBCs usw.)** |  |
|   |   | Sind Betriebsfahrzeuge/-equipment auf oder in der Nähe der Betriebsstätte vorhanden, muss der Assessor, während der Betriebsstätteninspektion stichprobenweise einen Teil dieses Equipments prüfen und im Bericht stets die entsprechenden Angaben hierzu dokumentieren, damit der Leser eine Vorstellung vom Typ und der Anzahl der inspizierten Fahrzeuge erhält. |  |
| 13.5.1. | Sind folgende Punkte bei Fahrzeugen und Equipment zufriedenstellend: | Im Laufe der Beurteilung sollte der Assessor stichprobenweise zwei oder mehrere Fahrzeuge auswählen (je nach Größe der Flotte) und diese in Bezug auf die aufgelisteten Punkte prüfen. Wenn möglich, sollten dies Fahrzeuge sein, die nach Ausführung eines Auftrags gerade erst zur Betriebsstätte zurückgekehrt sind, so dass der Assessor den Fahrer befragen und das Fahrzeug inspizieren kann. Versuchen Sie, ein anderes, als das für die Inspektion vorbereitete zu inspizieren. Zu Beginn der Begutachtung sollte der Assessor darum bitten, unverzüglich benachrichtigt zu werden, wenn ein eintreffendes Fahrzeug an der Betriebsstätte ankommt, so dass der Assessor seine Aufmerksamkeit sofort auf die Befragung des Fahrers und die Kontrolle des Fahrzeugs richten kann, bevor er zurück zum Rest des Fragebogens kommt. Unter den Kommentaren sollte der Gutachter die Anzahl der Fahrzeuge angeben, die während der Begutachtung inspiziert wurden.Diese Frage gilt nicht für Unternehmen, die weder eigene Fahrer noch FIS haben |  |
| 13.5.1.a |  - Zustand der Reifen? | Überprüfen Sie neben dem allgemeinen Zustand der Reifen, die Profiltiefe und die Verwendung von runderneuerten Reifen. |  |
| 13.5.1.b |  - Dokumentation in der Fahrerkabine? | Sind alle erforderlichen Unterlagen griffbereit, und ist der Fahrer mit deren Inhalt vertraut? |  |
| 13.5.1.c |  - Zustand der Ladungssicherungseinrichtungen? | Prüfen Sie auch die Kenntnisse der Fahrer in Bezug auf Ladungssicherung. Prüfen Sie die Ladungssicherungsplanen /-netze, Klemmbalken (und Anti-Rutschmatten) und überprüfen Sie, ob die (Zurr-)Gurte in ausreichender Zahl verwendet werden. |  |
| 14 | Handhabung von Lebens- und Futtermitteln und Produkten, die mit solchen in Kontakt kommen können. | **Handhabung von Lebens- und Futtermitteln und Produkten, die mit solchen in Kontakt kommen können.** |  |
| 14.1. | Wendet das Unternehmen GMP/GMP+ und/oder HACCP-Grundsätze an? | **Wendet das Unternehmen GMP/GMP+ und/oder HACCP-Grundsätze an?** |  |
|  |   |  |  |
| 14.1.1 | Sind GMP/GMP+/HACCP oder ähnliche Grundsätze Teil des Qualitätssystems? | Prüfen Sie, ob das Qualitätshandbuch, die Betriebsanweisungen und andere Unterlagen Kapitel oder Teile einen Bezug auf die GMP/HACCP-Standards (oder ähnliche, FEMAS (Flavour and Extract Manufacturers Association of the United States), FAMI/QS (European Feed Additives and Premixtures Quality System)) enthalten. Eine Anmerkung des Assessors ist erforderlich. Welcher Standard wurde berücksichtigt, als die GMP/HACCP-Grundsätze durch das beurteilte Unternehmen umgesetzt wurden? Z.B.: das beurteilte Unternehmen transportiert nur Futtermittel: Anmerkung: Das Unternehmen hat die HACCP-Grundsätze gem. Richtlinie EU 183/2005 umgesetzt. |  |
| 14.1.2 | Gibt es ein schriftliches Verfahren zur Vermeidung von Produkt-Verunreinigung und Zersetzung und wird dieses aufrecht erhalten? | Prüfen Sie, ob das Risiko-Management-Verfahren diese Themen, einschl. des möglichen Einflusses auf die Qualität von Lebens- und/oder Futtermitteln berücksichtigt. |  |
| 14.1.3 | Berücksichtigt das Änderungs-Management-Verfahren die Auswirkung von Änderungen auf die Produktqualität, die Leistung, die Zusammensetzung und den Erfüllungsgrad der gesetzlichen Bestimmungen? | Prüfen Sie, ob das Verfahren diese Punkte mitberücksichtigt, einschl. des möglichen Einflusses auf die Qualität von Lebensmitteln. Beziehen Sie sich auf die Richtlinien:"Managing Change in a Chemicals Supply Chain": <https://cefic.org/library-item/guidelines-for-managing-change-in-a-chemicals-supply-chain> or equivalent. ("Veränderung in einer chemischen Lieferkette managen": http://www.CEFIC.org/Industry-Support/Transport--Logistics/Best-Practice-Guidelines1/General-Guidelines-/oder äquivalent).Suchen Sie nach Aufzeichnungen über die Risikobewertung, wie in Abschnitt 5 der Richtlinie angegeben oder gleichwertig. |  |
| 14.2. | Berücksichtigt die Personalpolitik des Unternehmens die besonderen Bedingungen hinsichtlich der Hand-habung von Lebens- und Futter-mitteln und Materialien, die mit diesen in Kontakt kommen können? | **Berücksichtigt die Personalpolitik des Unternehmens die besonderen Bedingungen hinsichtlich der Hand-habung von Lebens- und Futter-mitteln und Materialien, die mit diesen in Kontakt kommen können?** |  |
| 14.2.1 | Hat das Unternehmen Mitarbeiter (einschließlich Büromitarbeiter) qualifiziert, entsprechend den schriftlichen Kriterien (Anforderungen) für den Umgang mit Lebensmitteln, Lebensmittelkontaktmaterialien/Futtermitteln? | Operative Mitarbeiter, die mit Tätigkeiten (Probenahme, Tests, Handhabung, Lagerung, Verpackung, Transport) befasst sind, die die Qualität von Lebensmitteln (und Materialien, die mit diesen in Kontakt kommen können) beeinflussen können, müssen:- entsprechend der Firmenpolitik für die Tätigkeiten qualifiziert sein, - ausreichende Informationen und/oder Schulung erhalten haben, um in diesem sensiblen Bereich arbeiten und arbeitsspezifische Verfahren anwenden zu können,- die entsprechenden Hygiene-maßnahmen anwenden,- den auszuführenden Tätigkeiten entsprechend saubere Kleidung tragen. |  |
| 14.2.2 | Wurden alle mit der Handhabung von Lebens- und Futtermitteln und Materialien, die mit diesen in Kontakt kommen können, befassten Mitarbeiter (inkl. der admini-strativen Mitarbeiter) auf die Gesundheitsrisiken hingewiesen? | Alle operativen, technischen und administrativen Mitarbeiter, die in irgendeiner Hinsicht mit der Handhabung von Lebens- und Futtermitteln und mit diesen in Berührung kommenden Materialien befasst sind, sollten sich der Anforderungen der Richtlinien voll bewusst und dementsprechend geschult sein. Prüfen Sie die Schulungsaufzeichnungen. Nicht operative Mitarbeiter (z. B. Logistik, Marketing, etc.) müssen sich der Risiken und regulatorischen Anforderungen bei der Handhabung und dem Vertrieb von lebensmittelbezogenen Produkten bewusst sein und in das Schulungsprogramm aufgenommen werden. |  |
| 14.2.3 | Gibt es im Unternehmen einen Mitarbeiter mit besonderer Verantwortung, angemessener Ausbildung und entsprechender Befugnis, der sich mit Fragen zum Thema Lebens- und Futtermittel und Produkten, die mit diesen in Kontakt kommen können, befasst? | Prüfen Sie das Organigramm. Überprüfen Sie, ob dieser Mitarbeiter ausreichend Zeit und Ressourcen hat, die Einhaltung der Richtlinien sicher zu stellen. |  |
| 14.3. | Sind die Rückverfolgbarkeit und Produktkonformitätsmaßnahmen in allen Prozessen ausreichend umgesetzt? | **Sind die Rückverfolgbarkeit und Produktkonformitätsmaßnahmen in allen Prozessen ausreichend umgesetzt?** |  |
| 14.3.1. | Ist das Unternehmen in der Lage, die vollständige Rückverfolgung der Produktherkunft und Produktempfängerbestimmung ihrer eigenen Prozesse belegen zu können? | Rückverfolgung bedarf eines Prozesses für die Verfolgung der Materialien vom Lager des Herstellers bis zur endgültigen Auslieferung zum Kunden durch aufgezeichnete Identifikation. Für die vollständige Lieferkette sollte die volle Rückverfolgbarkeit (durch Lot Nummer, usw.) sichergestellt sein, um eine schnelle und effiziente Untersuchung aller Qualitätsmaßnahmen und Produktrückholaktionen -wenn notwendig- durchführen zu können. Um die Rückverfolgbarkeit zu erhalten, sollte jede Lieferung identifiziert werden durch den Produktnamen, die Lot Nummer und sie sollte durch die entsprechenden Transportbegleitpapiere und Qualitätsdokumentation begleitet werden. Die Unterlagen sollten für alle Transporte von Produkten, die mit Lebensmittel in Kontakt kommen, dokumentiert und aufbewahrt werden. Diese Unterlagen sollten, als Minimum, durch die Chargen- oder Lot Nummer identifizierbar sein und es sollte erkennbar sein, an wen das Produkt geliefert wurde, die Menge, der Beförderer und das Datum des Transports. Der Assessor muss einen Rückverfolgbarkeitstest durchführen, indem er zufällig eine Sendung auswählt und das Unternehmen auffordert, die im Paragraphen zuvor genannten Aufzeichnungen vorzulegen. Diese Nachweise sind zu Beginn des ersten Bewertungstages zu erbeten, und das Unternehmen muss zu Beginn des zweiten Tages die Unterlagen vorlegen. |  |
| 14.4. | Sind schriftliche Anweisungen und Dokumentation vorhanden, um die Aufrechterhaltung der Produktqualität sicherzustellen? | **Sind schriftliche Anweisungen und Dokumentation vorhanden, um die Aufrechterhaltung der Produktqualität sicherzustellen?** |  |
| 14.4.1 | Ist sichergestellt, dass das Equipment für Massengut-Transporte und Container bei Beladung und Auslieferung richtig verplombt ist (wenn erforderlich)? | Soweit vom Gesetzgeber, Verlader, oder Empfänger verlangt, müssen alle Tanks, Silotanks, Kesselwagen und Container richtig und mit fälschungssicheren Plomben versehen sein. Es wird empfohlen, die Plomben-Nummern auf dem Transportdokument zu dokumentieren. Die Identifikation und die Unversehrtheit der Plomben sollten beim Versandtort und Empfangsort geprüft werden. Jeder Produktempfang mit beschädigten oder gebrochenen Plomben muss untersucht werden und das gelieferte Produkt darf nicht länger als geeignet für den Kontakt mit Lebensmitteln eingestuft werden, bis die Ursachenuntersuchung, eine Risikobewertung und eine vollständige Analyse der Spezifikationspunkte ein positives Ergebnis gezeigt hat und eine Wiederfreigabe durch eine hierfür qualifizierte Person durchgeführt und dokumentiert wurde.  |  |
| 14.4.2 | Sind Verbots-Listen für bestimmte Produkte verfügbar? | Eine ähnliche Frage ist bereits im Standard Fragebogen SQAS TS, Cl enthalten. In GMP- (Good manufactoring praxis = „gute Herstellungs- Praxis“) Bereichen sind einige offizielle Verbots-Listen von Verbänden verfügbar. Diese Listen sollten von Firmen, die in dieses spezielle Geschäft involviert sind, angewendet werden. Zum Beispiel, „FOSFA LIST OF BANNED IMMEDIATE PREVIOUS CARGOES“ welche für Lebens- und Futtermittel verwendet werden sollten. („FOSFA: Federation of Oils, Seeds and Fats Association“und IDTF für Futtermittel Produkte)  |  |
| 14.5 | Wurden angemessene Vorsichts-maßnahmen getroffen, um Kreuz-Kontamination und Degradation während des Betriebsablaufs zu verhindern? | **Wurden angemessene Vorsichts-maßnahmen getroffen, um Kreuz-Kontamination und Degradation während des Betriebsablaufs zu verhindern?** |  |
| 14.5.1 | Ist sichergestellt, dass Verunreinigungen/Kontaminationen durch die Transportmittel verhindert werden?  | Suchen Sie nach Anweisungen im Fahrerhandbuch. So kann es zum Beispiel zu Kontaminationen kommen, wenn verschiedene Produkte mit Mehrkammer-Tanks/Container transportiert werden, die mit kombinierten Kollektoren (kombinierte Entlade-Rohre) ausgestattet sind, oder wenn ein begrenzter Satz von Entlade-Schläuchen zur Verfügung steht und für die Entladung verwendet wird. |  |
| 14.5.2 | Ist das mit Lebens- und Futtermit-teln in Kontakt kommende Wasser von nachweisbar geeigneter Qualität?  | Es sollten Aufzeichnungen über die Reinigung des Equipments, die Wartung und den Betrieb geführt werden. Wenn die Reinigung des Equipments erforderlich ist, z.B. bei Produktwechsel oder bei Wartungsarbeiten, muss ein dokumentiertes, auf Effektivität geprüftes Reinigungsverfahren zur Anwendung kommen. Das für diese Reinigungsarbeiten genutzte Wasser muss von nachweisbar geeigneter Qualität sein.  |  |
| 14.5.3 | Ist jedes Ausrüstungsteil so konzipiert und wird es so verwendet, dass die Möglichkeit einer Kontamination oder Zersetzung des Produkts mit Schmiermitteln, Kühlmitteln, Metallteilen oder anderen Fremdstoffen z.B. aus der Druckluft minimiert ist? | Es darf keinerlei Berührung der während des Betriebs erforderlichen Substanzen (Schmieröle, Kühlmittel) mit Lebens- oder Futtermitteln und Produkten, die mit diesen in Kontakt kommen können, geben. Deshalb muss jedes während des Ablaufs genutzte Anlagenteil so konzipiert und verwendet werden, dass das potenzielle Risiko einer Kontamination vermieden wird. Es ist nach Design-Aufzeichnungen, Nachweisen und Aufzeichnungen über die Wartung zu schauen. Als Schmieröle und Kühlmittel dürfen **nur** nicht giftige und/oder für den Einsatz im Lebens-/Futtermittelbereich genehmigte Substanzen zum Einsatz kommen. Wird in direktem Kontakt mit dem Produkt Druckluft eingesetzt, sind besondere Vorsichtsmaßnahmen zu treffen, damit jedwede Kontamination mit Fremdstoffen wie Hydraulik-Öl und Partikeln vermieden wird. |  |
| 14.6. | Sind angemessene und geeignete Hygienemaßnahmen getroffen? | **Sind angemessene und geeignete Hygienemaßnahmen getroffen?** |  |
| 14.6.1. | Sind ausreichende Hygienemaß-nahmen dokumentiert, umgesetzt, bewertet und werden diese aufrecht erhalten für Mitarbeiter, die mit der Reinigung, Lagerung und dem Transport befasst sind? | Hygienemaßnahmen sind in Verfahrensanweisungen, Unterlagen und Aushängen aufzunehmen, sie sind den Mitarbeitern mitzuteilen und von ihnen einzuhalten. Verschiedene Arten von Hygienemaßnahmen können vorgesehen sein, je nach erforderlichem/vorgeschriebenen Hygienestandard. |  |
| 14.7. | Gibt es schriftliche Verfahrensanweisungen für den Fall von Produkt-Beanstandungen, Produktrückrufen und die Behandlung von Vorfällen? | **Gibt es schriftliche Verfahrensanweisungen für den Fall von Beschwerden bezüglich des Produkts, Produktrückrufen und die Behandlung von Vorfällen?** |  |
| 14.7.1 | Gibt es ein Verfahren für den Umgang mit Produktbeanstandungen /Nichtkonformitäten? | Ist ein Verfahren vorhanden, und ist es bekannt, wie ein Produkt, das nicht den Spezifikationen entspricht, einschließlich kontaminiertem Produkt, behandelt werden sollte? Dieses Verfahren muss die Kommunikationsanforderungen einschließen. |  |
| 14.7.2 | Gibt es ein Produkt-Rückrufverfahren? | Ausgelöst werden könnte dies beispielsweise durch eine Verunreinigung oder bei Qualitäts abweichungen. Ein Rückrufverfahren für Produkte muss die Verantwortlichkeiten der einzelnen Parteien, den Entscheidungsprozess, um einen Rückruf zu starten~~,~~ und die einzelnen Komponenten des Rückrufaktionsplans einschließlich der Kommunikation umfassen.  |  |
| 14.7.3 | Wird das Produkt-Rückrufverfahren getestet? | Ein Rückruf-Verfahren muss in Kraft sein und regelmäßig getestet werden |  |
| 14.8. | Gibt es schriftliche Verfahrensanweisungen für interne Audits? | **Gibt es schriftliche Verfahrensanweisungen für interne Audits?** |  |
| 14.8.1. | Gibt es einen dokumentierten Plan für die interne Auditierung aller Bereiche, auf die im GMP/GMP+ und HACCP Fragebogen Bezug genommen wird? | Zusätzlich zur regelmäßigen internen Auditierung müssen alle Bereiche nach diesem Fragenkatalog regelmäßig auditiert werden. Der Assessor muss sich Auditberichte der internen Audits zeigen lassen. |  |
| 14.9. | Gibt es ein schrifliches, geeignetes Be- und Entladeverfahren? | **Gibt es geeignete schriftliche Be- und Entladeverfahren?** |  |
| 14.9.1. | Gibt es eine Verfahrensanweisung, dass der Fahrer/Mitarbeiter nur einen Domdeckel währen der Beladung öffnen darf? | Überprüfen Sie, ob alle Verladeaktivitäten in schriftlichen Verfahren beschrieben sind. Es wird empfohlen, eine vom Verlader unterschriebene Lade-Liste zu verwenden. Besondere Aufmerksamkeit (neben den normalen Be-und entlade Verfahren) sollte darauf gegeben werden, dass während der Verladung nur ein Tankdeckel gleichzeitig geöffnet ist. Dies, um Verunreinigungen jeglicher Art zu vermeiden. |  |
| 14.10. | Ist die gesamte Ausrüstung, die mit Produkten in Berührung kommt, dafür ausgelegt, die Produktqualität zu schützen? | **Ist die gesamte Ausrüstung, die mit Produkten in Berührung kommt, dafür ausgelegt, die Produktqualität zu schützen?** |  |
| 14.10.1 | Ist die produktberührende Ausrüstung für Beladevorgänge für nur ein Produkt bestimmt oder werden zwischen Ladevorgängen validierte schriftliche Reinigungsverfahren angewandt? | Es empfiehlt sich, die gesamte Ladeausrüstung einschl. Rohrleitungen, Pumpen, Ventile, Durchflussmessgeräte, fester Ladearme oder flexibler Schläuche jeweils einem einzigen Lebensmittelprodukt vorzubehalten und entsprechend zu kennzeichnen. Alternativ sollte die Ausrüstung zum letzten Mal als Minimum für das gleiche Produkt in industrieller oder technischer Qualität oder für ein anderes akzeptables Lebensmittel-Produkt verwendet worden sein. In jedem Fall sollten schriftliche, auf Effektivität validierte Reinigungsverfahren zur Anwendung kommen, bevor ein anderes Produkt abgefüllt werden soll. |  |
| 14.10.2 | Ist die produktberührende Ausrüstung für Entlade-Vorgänge für nur ein Produkt bestimmt oder werden zwischen Entlade-Vorgängen validierte schriftliche Reinigungsverfahren angewandt? | Es empfiehlt sich, die gesamte Entlade-Ausrüstung einschl. Rohre, Pumpen, Ventile, Durchflussmessgeräte, fester Ladearme oder flexibler Schläuche jeweils einem einzigen Lebensmittel-, Futtermittel-Produkt oder Lebensmittelkontaktmaterial, vorzubehalten und entsprechend zu kennzeichnen. Alternativ sollte die Ausrüstung zum letzten Mal als Minimum für das gleiche Produkt in industrieller / technischer Qualität oder für ein anderes akzeptables Lebensmittelprodukt verwendet worden sein. In jedem Fall sollten schriftliche, auf Effektivität validierte Reinigungsverfahren zur Anwendung kommen, bevor ein anderes Produkt abgefüllt werden soll. Die Entladung erfolgt vorzugsweise mit einer Pumpe und einem festen Entladearm oder flexiblen Schlauch, der am Bodenventil der Transportausrüstung angeschlossen ist. Ein Filter am Lufteinlass empfiehlt sich, um zu verhindern, dass während der Entladung Partikel eindringen. Alternativ kann die Entladung durch Unterdrucksetzen der Transportausrüstung mit sauberem Stickstoff oder trockener, gefilterter Luft erfolgen. |  |
| 14.10.3 | Ist die gesamte produktführende Ausrüstung gekennzeichnet? | Prüfen Sie Rohre, Entlade-Ventile, Schläuchen usw. auf korrekte und haltbare Kennzeichnung. |  |
| 14.10.4 | Wird die gesamte produktführende Ausrüstung nach dem Betrieb in Übereinstimmung mit schriftlichen Verfahren entleert und verschlossen? | Die gesamte Ausrüstung einschl. aller Anschlüsse und Schläuche sollte nach dem Gebrauch sofort entleert und verschlossen werden, um eine Kontamination durch Staub und Feuchtigkeit zu verhindern. Flexible Schläuche und andere Ladevorrichtungen sollten richtig gelagert werden, um Kontamination und falscher Verwendung vorzubeugen. Es empfiehlt sich, die kundeneigenen Schläuche und Anschlüsse für das Entladen bei der Kunden-Betriebsstätte zu verwenden. |  |
| 14.10.5 | Verplombt das bewertete Unternehmen alle Ventile und Öffnungen nach dem Beladen? | Gemäß Kundenanforderungen oder falls solche nicht vorliegen auf Grund eigener Initiative sollten Ventile und Öffnungen nach der Beladung verplombt werden. Wenn gefordert, sind die Plomben-Nummern auf den Begleitdokumenten anzugeben. |  |
| 14.10.6 | Verplombt das bewertete Unternehmen alle Ventile und Öffnungen nach dem Reinigen? | Keine Richtlinien |  |
| 14.11 | Werden geeignete schriftliche Verfahrensanweisungen in Bezug auf Tierfutter angewandt? | **Gibt es geeignete schriftliche Verfahrensanweisungen in Bezug auf Tierfutter?** |  |
| 14.11.1 | Wird eine schriftliche Verfahrensanweisung für die Reinigungsverfahren gemäß den Anforderungen der GMP+ Tierfutter Produkt-Datenbank angewandt?  | Keine Richtlinien |  |
| 14.11.2 | Gibt es eine schriftliche Verfahrensanweisung wie mit der GMP+ Tierfutter Produkt-Datenbank und deren Aktualisierungen umzugehen ist? | Keine Richtlinien |  |
| 14.11.3 | Gibt es eine schriftliche Verfahrensanweisung für die Auftragsplanung gemäß den Anforderungen der GMP+ Tierfutter Produkt-Datenbank? | Keine Richtlinien |  |
| 14.11.4 | Gibt es eine schriftliche Verfahrensanweisung um die Tierfuttermittel Kategorie bei neuen Produkten, die transportiert werden sollen, festzulegen? | Keine Richtlinien |  |
| 14.11.5 | Hat die Firma eine schriftliche Verfahrensanweisung um die vom „GMP+ Tierfutter“ geforderten Schritte umzusetzen, um eine erneute Verwendung von Ladeabteilen einschließlich -Tanks nach dem Transport von Produkten, zu ermöglichen und berücksichtigt diese die Produktverbotsliste? | Keine Richtlinien |  |