



ALLGEMEINE BEDINGUNGEN LADUNGSSICHERUNG

Der Transportvertrag unterliegt den Vorschriften des CMR-Übereinkommens (Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr vom 19. Mai 1956), dem Gesetz vom 3. Mai 1999 über den Straßengüterverkehr (Belgisches Staatsblatt vom 30. Juni 1999), den auf der Rückseite des CMR-Frachtbriefes vermerkten allgemeinen Bedingungen und den folgenden spezifischen Bedingungen.

Hinsichtlich des K.E. Ladungssicherung vom 27. April 2007 und insbesondere:

Art. 45bis. 3. (freie Übersetzung) Wenn die primäre Verpackung eines Gutes nicht solide genug für einen sicheren Transport ist, muss der für die Verpackung Verantwortliche/der Verlader das Gut zusätzlich mit einer ausreichend soliden Transportverpackung umhüllen, so dass eine gute Sicherung der Ladung gewährleistet werden kann.

Der Verlader muss dem Transportunternehmer an den er sich wendet, im Voraus schriftlich alle Informationen übermitteln, die der Transportunternehmer für die Verstaung der Güter für notwendig hält.

außer wenn der Verlader vorher andere Angaben übermittelt, gilt Folgendes zwischen den Parteien:

1. Die in allen Kommunikationen benutzte Terminologie entspricht den Normen EN12195-1 bis 4.
2. Der Schwerpunkt jeder Ladungseinheit ist symmetrisch in Richtung Länge und Breite.
3. Der Schwerpunkt jeder Ladungseinheit befindet sich höchstens 10 cm über der Hälfte der Ladungseinheit.
4. Jede Ladungseinheit hält unbeschädigt den Kräften eines Gurtes von 50 mm stand bei Kraftzurren mit Stf von 500daN ohne Benutzung von Kantenschützern.
5. Jede Ladungseinheit ist standhaft bei einer Beschleunigung bis zu 0,5 g seitlich und nach hinten, sowie bei Bremsen von 0,8 g nach vorne. Wenn die Kontrolldienste es verlangen, kann der Beweis dafür erbracht werden.
6. Die untere Partie der Ladungseinheit besteht aus rauem Holz.

Der Verlader muss folgende Informationen im Voraus schriftlich übermitteln:

1. Die Masse jeder Transporteinheit und die Gesamtmasse der Ladung.
2. Die umfassenden Maße (Länge, Breite und Höhe) jeder Transporteinheit.
3. Die Orientierung, die der Ladungseinheit während des Transportes gegeben werden muss (welche Dimension in Fahrtrichtung).
4. Die Begrenzungen bei der Benutzung von Methoden des direkten Zurrens.
5. Alle Abweichungen von den Hypothesen 1 bis 6.
 - spezifische Terminologie
 - Asymmetrie des Schwerpunktes in Richtung Breite und/oder Länge pro Ladungseinheit
 - höhere Lage des Schwerpunktes als 10 cm über der Hälfte der Höhe
 - maximale Sicherungskraft eines Gurtes von 50 mm Breite bei Kraftzurren ohne Kantenschützer oder Angaben für die Kantenschützer bei einer Sicherungskraft von 500daN oder eine passende Sicherungsmethode
 - maximale Stabilität pro Ladungseinheit nach vorne, seitlich und nach hinten
 - das Material der unteren Partie der Ladung wie erforderlich um die Reibung zu bestimmen.

Wenn die Ladung vom Verlader gesichert wird, muss der Verlader auch die gute Qualität der Ladungssicherung schriftlich nachweisen.

Die betroffenen Transportunternehmer behalten sich alle Recht vor, im Falle dass die Nichtbeachtung der oben genannten Regeln zu strafrechtlichen oder gerichtlichen Verfolgungen führen würde.