

NOWE SSP INSTRUKCJE:

Sprawozdanie Stanu Pojazdu (SSP) jest Volvo "Zapis Uszkodzenia" dokumentem. Ten document musi byc uzupelniony zgodnie z nastepujacymi procedurami za kazdym razem zauwazenia uszkodzenia w podwoziu.

W kazdym miejscu przekazania lub w jakimkolwiek miejscu trasy, gdzie obowiazkiem jest przekazywanie, podwozie musi byc sprawdzone zgodnie z *Instrukcjami personelu inspekcyjnego-oszacowanie tranzytu uszkodzenia*. Za kazdym razem znalezienia uszkodzenia na podwoziu SSP musi byc uzupelnione z calymi nowymi uszkodzeniami, ktore zostaly zauwazone i obydwie partie dostarczonego podwozia i partie otrzymanego podwozia MUSZA byc podpisane. Kopie tego SSP musza byc zachowane przez kazdego i kopia musi pozostac z samym podwoziem az do zaakceptowania przez Centrum Naprawy Volvo, naprawe uszkodzenia.

Nowe SSP musi byc calkowicie uzupelnione za kazdym incydentem uszkodzenia i nie mozna dodac nowej informacji do istniejacego juz SSP, ktore ma juz informacje i podrozuje z podwoziem. To znaczy, ze pojedyncze podwozie moze faktycznie miec kilka SSP, jedno dla kazdego razu, kiedy nowe uszkodzenie jest zanotowane. Pamietaj, mozesz zauwazyc uszkodzenie, ktore bylo juz zanotowane wczesniej w trasie. Dlatego tez jesli zauwazysz jakiegokolwiek uszkodzenie, powinienes na pierwszym miejscu sprawdzic czy zauwazyles juz wynik na SSP. Wtedy i tylko wtedy wydaj dodatkowe SSP, jesli uszkodzenie rozni sie od tego znanego.

Jesli jest jakokolwiek potrzeba dla miejscowej procedury, ktora zbacza z dostarczenia procedury, wtedy to nalezy poddac dyskusji i akceptacji przez Volvo Logistics Dzial Zarzadzania i Ryzyka.

Uzupelniajacy Przewodnik:SSP

SSP musi byc uzupelnione kompletnie. Tutaj jest wyjasnienie kazdej rubryki:

- **Model** – Rubryka numer 1
 - Wstaw tutaj model podwozia na przyklad.285 (podwozie) FM12 (ciezarowka) B7L (autobus).
- **Podwozia** – Rubryka nr 2
 - Wstaw tutaj 6 ostatnich cyfr z niepowtarzalnego numeru podwozia.
- **Umiejscowienie Kodu** – Rubryka nr 5
 - Kod dla czesci uszkodzonego podwozia, moze byc znaleziony w rubryce nr 3.
- **Uszkodzenie Kodu** – Rubryka nr 6
 - Wstaw 2 cyfry numeru kodu uzytego do opisanie typu uszkodzenia.Te kody mozesz znalezc w rubryce nr 4 .
- **Dodatkowy Zapis** –Rubryka nr 7
 - Jakiegokolwiek notatki mozesz dostarczyc z danego incydentu lub wyjasnienia uszkodzenia.

Co nastepuje musi byc uzupelnione przez dwie oddzielne strony. Przekazanie od strony dostarczajacej podwozie do strony odbierajacej.

- **Przewozowe referencje** – Rubryka litera A
 - Twoje referencyjne numery – nazwa statku / numer podrozy, numer rejestracyjny przewozu, numer przelotu, twój kod pracy lub cokolwiek co pomogloby zidentyfikowac przewoz.
- **Nazwa Zakladu** – Rubryka Litera B
 - Nazwa Twojego Zakladu LUB Zakladu na rzecz ktorego pracujesz(jesli jestes holownikiem pod zlecenie(to jest nazwa zakladu, ktorego jestes podwykonawca).
- **Rodzaj Zakladu** –Rubryka Litera C
 - Nazwa Twojego Zakladu LUB Zakladu na rzecz, ktorego pracujesz, jesli jestes holownikiem pod zlecenie, to jest nazwa Zakladu, ktorego jestes podwykonawca) Jak w rubryce nr 8.
- **Nazwa**-Rubryka Litera D
 - Imie I nazwisko, drukowanymi literami.

VOLVO

- **Podpis/Data- Rubryka E&F**
 - Twój podpis i data, kiedy zostało zauważone uszkodzenie na podwoziu.

ZAPISY USZKODZENIA

Kody uszkodzeń mogą być znalezione w rubryce nr 4. Wszystkie lokalizacje uszkodzeń muszą być odnotowane w stosownych kodach w trzech dostarczonych rubrykach- jeśli nie znajdziesz dość wystarczającego miejsca, proszę użyć Dodatkowych Zapisów Kolumn dostarczonych lub zanotuj kilka lokalizacji w każdej rubryce.

PODPISY

Wymagane są dwa podpisy na SSP dla potwierdzenia uszkodzenia. Jeśli podwozie zostało uszkodzone podczas Twojego obciążenia, wtedy Ty musisz podpisać dok "Przekazanie OD". Jeśli jesteś dostarczającym SSP osoba ta musi podpisać "Przekazanie Do".

KOPIE

Dokument SSP jest w 3 kopiach.

Dolna kopia idzie do dostarczającej osoby

Środkowa kopia idzie do odbierającej osoby

Górna kopia pozostaje razem z podwoziem.

Proszę upewnić się, że biała kopia jest umieszczona przy tablicy rozdzielczej z przodu kierownicy, tak że następna osoba z trasy przewozu będzie miała łatwy dostęp do tego formularza.

Kod	Opis	Przykład
CPD	Centrum Początkowej Dystrybucji	Esdic
PWP1	Pierwsze Wyjście z Portu	Goterborg
PPP1	Pierwsze Przybycie do Portu	Immingham
CDR	Centrum Dystrybucji Rynku	Killingholme
DWP2	Drogi Wyjście z Portu	Liverpool
DPP2	Drogi Przybycie do Portu	Ballyclare
KPD	Koniec Procesu Dystrybucji	Dennision Commericals

Następujące przykłady odnoszą się do jakichkolwiek podwozi, ale lokalizacje mogą różnić się pomiędzy typami podwozi.

W tym przykładzie, fikcyjnego podwozia, modelu XXX podwozia numeru 123456 przewożonego z fabryki w Szwecji do dilerów we Włoszech. Podczas przewozu podwozie doznało uszkodzenia na każdym etapie przewożonego incydentu.

LOKALIZACJA: Fabryka Produkcji Podwozi, Goterborg, Szwecja.

Podwozie jest odbierane z fabryki. Podczas inspekcji przewoźnik zauważył, że przednia maska jest podrapana. Podwozie jest wtedy zwrócone do fabryki do naprawy i ponownej inspekcji albo nowa forma SSP jest skompletowana (zobacz przykład referencji SSP-01). Fabryka i przewoźnik podpisują wtedy SSP, kopie trzymane są przez każdego z nich z trzecią kopią, która pozostawiona jest z podwoziem. Wtedy podwozie jest przewożone do pierwotnego centrum dystrybucji (Ebbe).

LOKALIZACJA: Pierwotne Centrum Dystrybucji, Gothenburg, Szwecja-PCD

Podwozie jest odbierane od centrum dystrybucji przez szwedzkiego przewoźnika. Podczas inspekcji przewoźnik zauważył, że przednie prawe koło jest odłamane. Drogi SSP jest teraz uzupełnione (zobacz przykład SSP-02). PCD operator i przewoźnik podpisują SSP, kopie trzymane są przez każdego z nich, a trzecia kopia pozostawiona jest z podwoziem. Teraz są 2 SSP formularze podwozia, każda dla jednego incydentu. Wtedy podwozie jest przewożone do pierwszego wyjścia z portu (w Goterborg (PWP1)).

LOKALIZACJA: Port w Goteborg, Szwecja-PWP1

Podwozie jest dostarczone z CPD do portu przez przewoźnika. Podczas kiedy przewoźnik podaje podwozie do portu, zauważa małe pęknięcie na tylnej prawej szybie. Trzecia SSP forma musi teraz być uzupełniona (zobacz przykład referencji SSP-03) Przewoźnik i operator portowy podpisują SSP, kopie trzymane są przez każdego z nich

Strona 2 z 3

VOLVO

, a trzecia kopia pozostawiona jest z podwoziem. Teraz sa juz 3 SSP formularze do podwozia, jedna dla kazdego incydentu. Podwozie jest wtedy przewozone do pierwszego portu przybycia(PPP1) w Gent.

LOKALIZACJA: Port w Gent, Belgia-PPP1

Podwozie jest dostarczone z portu w Goteborg do portu w Gent, gdzie jest odbierane przez przewoźnika CENTRUM DYSTRYBUCJI. Podczas kiedy podwozie jest przekazywane z portu w Gent do przewoźnika, zauważone zostało, że brakuje zapasowej opony. Ponieważ to nie zostało zauważone w żadnym z trzech SSP dokumentu podwozia, nowy SSP formularz(SSP-04) musi być uzupełniony. To SSP formularz zauważa brak zapasowej opony i operator portowy i przewoźnik podpisują SSP, a kopie trzymane są przez każdego z nich, a trzecia kopia pozostawiona jest z podwoziem. Teraz są 4 nowe SSP formularze do podwozia, każda dla jednego incydentu. Podwozie jest wtedy przewozone do Centrum Dystrybucji Rynku(ESDIC) w Gent.

LOKALIZACJA: Centrum Dystrybucji Rynku, Gent, Belgia(może być ESDIC lub Mercator dok) – CDR. Miejscowy przewoźnik dostarcza podwozie do CDR. Podczas inspekcji, CDR zauważa, że tylne prawe drzwi są wgniecione. Nowy SSP formularz(SSP-05) musi być teraz uzupełniony. To SSP zauważa wgniecenie tylnych prawych drzwi i przewoźnik oraz CDR muszą podpisać SSP, a kopie trzymane są przez każdego z nich, a trzecia kopia pozostawiona zostaje z podwoziem. Teraz jest już 5 SSP formularzy do podwozia, każdy dla danego incydentu. ESDIC teraz po następujących procedurach nabywa akceptację do naprawy podwozia. 5 SSP przesyłane jest do Gothenbourg dla załatwienia sprawy i wprowadzenia danych do VCAS. Każda linia jest zauważona jak uszkodzenie i używając kodów powyżej prawidłowych części procesów dystrybucji prawidłowe cechy uszkodzenia są zauważone w VCAS formularzach.

Lokalizacja: Centrum Dystrybucji Rynku, Belgia (Dzisiaj to jest ESDIC) - CDR

Miejscowy przewoźnik odbiera naprawione podwozie z NO SSP od CDR. Podczas inspekcji przewoźnik zauważył, że tylni prawy błotnik jest wgnieciony. Nowa SSP forma musi być uzupełniona. Ta SSP forma zauważa, że tylni prawy błotnik jest wgnieciony i CDR oraz przewoźnik muszą podpisać SSP, a kopie trzymane są przez każdego z nich, a trzecia kopia pozostaje z podwoziem. Teraz jest tylko 1 SSP forma od podwozia, ponieważ wszystkie uszkodzenia zostały naprawione przez ESDIC. Przewoźnik dostarcza podwozie do diler.

Lokalizacja: Włoski Diler-KPD

Podczas inspekcji Diler zauważył, że przednie światła są trzasniete. Nowa SSP forma, SSP-07, jest teraz uzupełniona i kopia pozostaje z podwoziem. Przewoźnik i diler podpisują SSP, kopie trzymane są przez każdego z nich, a trzecia kopia pozostaje z podwoziem. Teraz są 2 SSP formularze, jeden dla każdego incydentu. Używając 2 SSP dla podwozia diler po następujących procedurach nabywa akceptację dla naprawy podwozia.

JEST WAŻNYM ZAPISAC, ŻE KAŻDA OSOBA PRZEKAZUJĄCA DO OSOBY MUSI PODPISAC I ZANOTOWAC JEGO/JEJ NAZWE ZAKŁADU. TYM SPOSOBEM REGULOWANE ROSZCZENIA BĘDĄ ROZPOZNAWANE W LOGISTICS LANCUCHU, GDZIE USZKODZENIE SIĘ ZDARZYŁO. KAŻDA LOKALIZACJA MA SWOJE WŁASNE VCIS, LOKALIZACYJNY KOD ZAKŁADU, ZOBACZ TABELKĘ POWYŻEJ. VCIS MOŻNA WTEDY ZLOKALIZOWAC I ZANALIZOWAC BARDZIEJ WYDAJNIE