



Container Check



Vorwort

Im Interesse aller am Transport beteiligten Parteien ist sicherzustellen, dass sich ein Container für den intermodalen Betrieb in einem Zustand befindet, in dem er sich einwandfrei be- und entladen lässt, sowie alle an ihn gestellte Anforderungen des Transports übernehmen kann. Hierfür sollten alle Bauteile des Containers wie beabsichtigt einsetzbar sein. Der CTU Code of Practice unterstützt den Verloader der Ware hierbei:

Auszug Kapitel 4 des CTU Code of Practice:

*4.1.2 Obwohl der Beförderer generell in einem Beförderungsvertrag dafür verantwortlich ist, dass die Ladung in demselben Zustand abgeliefert wird, wie er sie entgegengenommen hat, soll der Befrachter/Absender eine Ladung andienen, die sicher und für eine Beförderung geeignet ist. **Somit ist der Befrachter/ Absender für alle Mängel der CTU verantwortlich, die aus einem unsachgemäßen Packen und Sichern herrühren.** Wenn jedoch der Befrachter/ Absender weder der Packer noch der Versender ist, **haben der Packer und der Versender gegenüber dem Befrachter/ Absender ihrer Verpflichtung nachzukommen und zu gewährleisten, dass die CTU transportsicher ist.** Geschieht dies nicht, kann der Befrachter/ Absender diese Parteien für alle Fehler oder Mängel haftbar machen, die auf unsachgemäße Vorgehensweisen beim Packen, Sichern, bei der Handhabung oder bei den Meldeverfahren zurückgeführt werden können*

Dieses Dokument soll dem Packer als Unterstützung dienen und ihn in die Lage versetzen, selbständig zu entscheiden, ob der Container transportsicher ist, oder ob eine Beladung abzulehnen ist. Weiterführende Informationen befinden sich in Kapitel 8 „Ankunft, Kontrolle und

Abstellen von Güterbeförderungseinheiten“ des CTU Code of Practice.

Achtung: Derzeit existieren mehrere Standards bezüglich zulässiger Beschädigungen und Verformungen an Containern. Ein Auszug:

IICL (Institute of International Container Lessors)
<https://www.iicl.org/>

CIC (Common Interchange Criteria)
<https://www.containerownersassociation.com/>

UCIRC (Unified Container Inspection & Repair Criteria Revision)
<https://www.ics-shipping.org/>

Bitte überprüfen Sie mit dem Gesteller des Containers, welcher Standard anzuwenden ist.

Preamble

It is in the interest of all involved parties that the container is in such a condition to be safely loaded, shipped and unloaded. For a safe transport and the safe handling, all parts of the container should be functioning as intended.

To support the packer, the CTU Code of Practice provides recommendations on checking of the container.

Chapter 4 of the CTU Code of Practice:

Although the carrier generally, in a contract of carriage is responsible under that contract to deliver the cargo in the same condition as received, it is the shipper who should deliver a

*cargo which is safe and suitable for transport. Thus, **the shipper remains responsible for any deficiency of the CTU** that is a result of poor packing and securing. However, when the shipper is neither the packer nor the consignor, the **packer and the consignor should fulfil their obligation to the shipper ensuring that the CTU is safe for transport.** If not the shipper may hold those parties responsible for any faults or deficiencies that can be attributed to poor packing, securing, handling or reporting procedures.*

This document serves as a guideline on how to perform a thorough container check and should enable the trained packer to decide if a container is roadworthy or if the stowing of the container should be declined. Please refer to Chapter 8 of the CTU Code of Practice for additional information.

Please note that there are different standards for allowable deformations and damages to the container currently available:

IICL (Institute of International Container Lessors) <https://www.iicl.org/>

CIC (Common Interchange Criteria)
<https://www.containerownersassociation.com/>

UCIRC (Unified Container Inspection & Repair Criteria Revision)

<https://www.ics-shipping.org/>

Please check with your shipping company, which standard is applicable.



Inhaltsverzeichnis

Table of contents

Vorwort	
Preamble	2–3
1 Container Check Vorlage	
Container Check Report	5
2 Bauteile des Containers	
Parts of a container	6
3 Container Typen und Abmessungen nach ISO 668	
Container types and dimensions according to ISO 668	7
4 Äußere Überprüfung	
Exterior check	
4.1 CSC Plakette <i>CSC Plate</i>	8–9
4.2 Container Nummer <i>Container number</i>	8–9
4.3 Türen <i>Doors</i>	10–11
4.4 Eckpfosten <i>Corner posts</i>	12–13
4.5 Alte Placards und Label <i>Old Placards and Label</i>	12–13
5 Innenraumüberprüfung	
Inside check	
5.1 Dichtheitsüberprüfung <i>Check for leaks</i>	14–15
5.2 Boden <i>Floor</i>	16–17
6 Containerbegasung	
Fumigated containers	18–19
7 Verformungen am Container	
Deformation of container parts	20–21
8 Abschluss des Container Checks	
Completion of the Container Check	23

1 Container Check Report

Container Check Report			
Datum:		Container Typ:	
Container #:		Siegel #:	
		Ja	Nein
1	Außenseite		
1.1	CSC gültig oder ACEP Datum der nächsten CSC Inspektion:		
1.1.a	Das erlaubte Stapelgewicht ist laut CSC größer/gleich 192.000 kg. (ist das ausgewiesene Stapelgewicht kleiner, ist die Spedition/Reederei zu informieren – CTU Code 7.3.1.)		
1.2	Tür und Verriegelungselemente sind vollständig und lassen sich von Hand bedienen.		
1.3	Türdichtungen sind vollständig und ohne Löcher, Risse oder fehlende Bereiche vorhanden. Die Bedienung der Tür wird durch die Dichtung nicht behindert.		
1.4	Der tragende Containerrahmen (Eckpfosten, Rahmenlängs- und querträger) ist ohne relevante Beschädigungen oder Korrosion.		
1.5	Containerrände sind ohne relevante Verformungen, Risse oder Löcher.		
1.6	Es sind keine alten Markierungen, Gefahrgutkennzeichen oder Placards ganz oder teilweise vorhanden.		
1.7	Druckausgleichsöffnungen sind unbeschädigt und frei.		
2	Innenseite		
2.1	Containerboden ist frei von Schäden und Nägeln.		
2.2	Containerdach ist dicht, ohne Löcher oder relevante Verformung		
2.3	Container ist besenrein und weitestgehend geruchsfrei		
2.4	Verzurrpunkte sind in einwandfreiem Zustand, ohne Verformung oder Korrosion.		
2.5	Druckausgleichsöffnungen sind unbeschädigt und frei.		
3	Reefer		
3.1	Temperaturvoreinstellung entspricht Vorgaben		
4	Container zur Beladung freigegeben		
Kommentare:			
Alle Antworten müssen mit "Ja" beantwortet sein, damit der Container augenscheinlich zur Verladung geeignet ist. Der Container Check ergibt das der Container baulich geeignet, wasserdicht und für die Verladung geeignet ist. Auch enthält der Container keine unbekannten Materialien.			
		Unterschrift:	

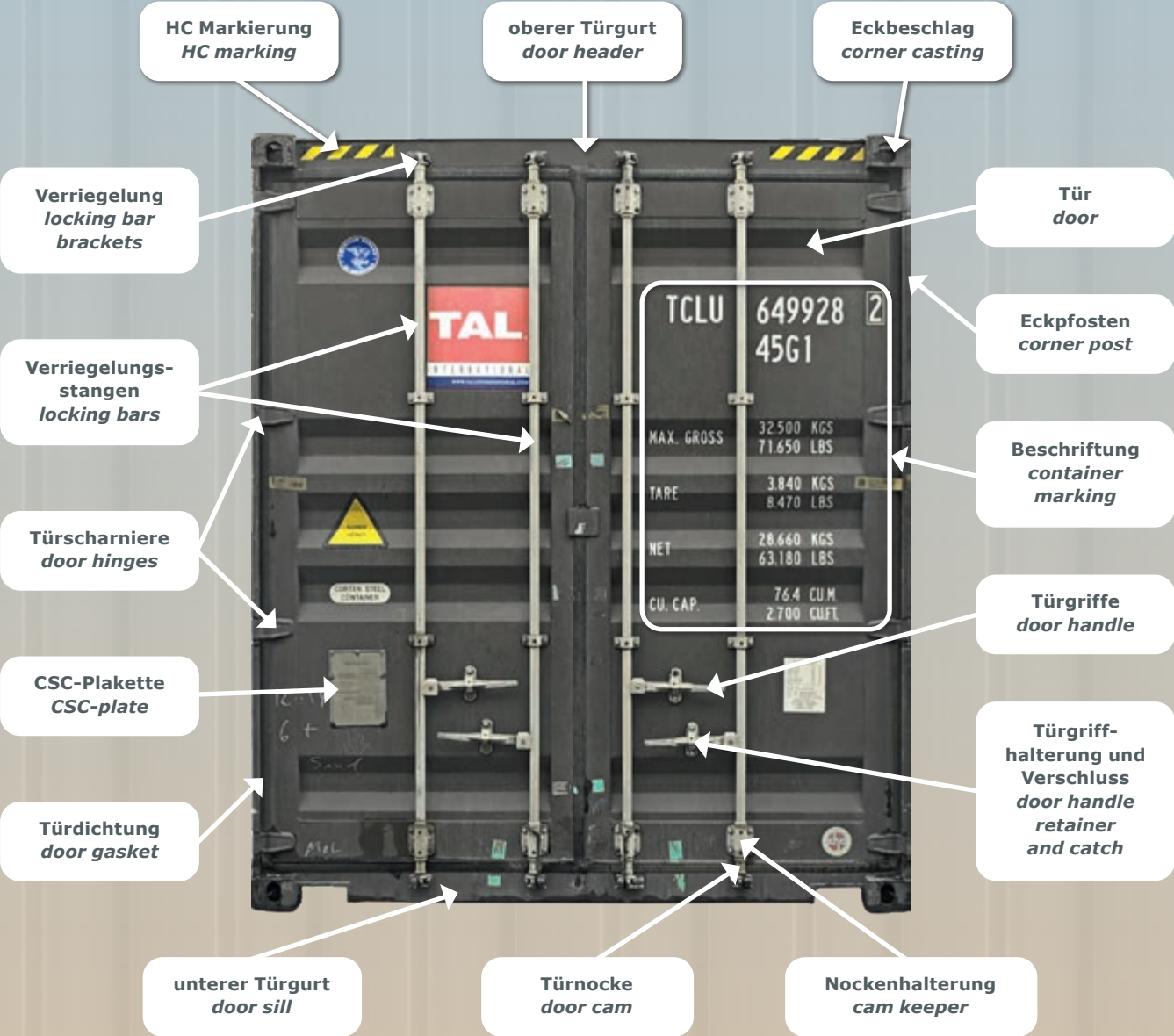
An editable version of this form is available under info@hlash-rainer.de

**Eine editierbare, freie Version
dieses Container Checks
ist unter info@hslash-rainer.de
verfügbar**

An editable version of this form can be requested at info@hslash.us

2 Bauteile eines ISO-Containers

2 Parts of a container



3 Container Typen und Abmessungen nach ISO 668

3 Container types and dimensions according to ISO 668

Länge Length	Breite Width		Höhe Height	
	Innen Inside	Türbereich Door	Innen Inside	Türbereich Door
20'-ISO-Container				
5.900 mm	2.352 mm	2.340 mm	2.395	2.292 mm
19' 4 1/4"	7' 8 5/8"	7' 8 1/8"	7' 10 1/4"	7' 6 1/4"
40'-ISO-Container				
12.032 mm	2.352 mm	2.340 mm	2.395 mm	2.292 mm
39' 5 5/8"	7' 8 5/8"	7' 8 1/8"	7' 10 1/4"	7' 6 1/4"
40'-ISO-HC-Container				
12.032 mm	2.350 mm	2.340 mm	2.700 mm	2.597 mm
39' 5 5/8"	7' 8 1/2"	7' 8 1/8"	8' 10 1/4"	8' 6 1/4"
20'-Reefer				
5.450 mm	2.280 mm	2.290 mm	2.159 mm	2.264 mm
17' 10 1/2"	7' 5 3/4"	7' 6 1/8"	7' 1"	7' 5 1/8"
40'-HC-Reefer				
11.599 mm	2.290 mm	2.290 mm	2.425 mm	2.557 mm
38' 1/4"	7' 6 1/8"	7' 6 1/8"	7' 11 1/2"	8' 4 5/8"

Quelle: <https://www.hapag-lloyd.com/de/products/fleet/container.html>

4 Äußere Überprüfung

4.1 CSC Plakette

Die CSC-Plakette (Convention for Safe Containers) muss:

- vorhanden,
- an der Containertür befestigt,
- gut lesbar sein.

Der Container kann verwendet werden, wenn mindestens ein Kriterium zutrifft:

- Container ist Teil des „ACEP“ Programms (approved continuous examination program).
- Container ist nicht älter als fünf Jahre.
- Das Datum der nächsten Überprüfung ist nicht überschritten*.

Das erlaubte Stapelgewicht (allowable stacking load) sollte 192 000 kg nicht unterschreiten. Ist das erlaubte, ausgewiesene Stapelgewicht niedriger, muß die Spedition/Reederei informiert werden (CTU-Code Kapitel 7.3.1.).

* Es empfiehlt sich, etwas Sicherheit zum Abschluss des anstehenden Transports einzuplanen (etwa zwei bis drei Monate)

4 Exterior check

4.1 CSC Plate

The CSC (Convention for Safe Containers) plate must be:

- present,
- mounted on the door,
- and be well readable.

Container can be shipped if at least one criteria is fulfilled:

- Container is part of the “ACEP” program (approved continuous examination program).
- Container is not older than five years.
- Next checking date has not expired*.

The allowable stacking load should not be less than 423,280 lbs (192 000 kg). If the declared permitted stacking weight is lower, the freight forwarder/shipping company must be informed (CTU Code chapter 7.3.1.).

* Next checking date should be two months in the future to allow for transport time.

4.2 Container Nummer

Die Container Nummer muss sich auf allen vier Seiten des Containers befinden und klar lesbar sein.

4.2 Container Number

The Container number must be on all four sides. All parts of the number must be readable.

CSC Plakette
CSC Plate



4.3 Türen

Die Türen einer CTU müssen mit der Hand zu bewegen sein. Hierbei können verschiedene Faktoren die Beweglichkeit einschränken:

- ☐ Rost und Korrosion an Türbauteilen und Befestigungselementen.
- ☐ Beschädigungen an Türbauteilen, wie etwa Stangen und Verschlüssen. Auch eine nicht ebenerdige Positionierung kann die Türen ineinander verschieben und das Öffnen bzw. das Schließen der Türe erschweren.
- ☐ Zustand und Verschleiß der Tüрдichtung erschweren das Schließen der Tür.

Verschüttete Farbe im Container
Paint spilled in the container



Der Container kann genutzt werden, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

Bauteil <i>Component</i>	IICL 6	CIC	UCIRC
Türen <i>Doors</i>			
Türbleche <i>Door panels</i>	< 35 mm nach innen <i>< 35 mm internal cube intrusion</i>	< 35 mm nach innen <i>< 35 mm internal cube intrusion</i>	
Tür, Schwellen, Rahmen <i>Doors, headers, sills</i>	ISO + < 5 mm nach außen <i>ISO + < 5 mm on end face</i>	ISO + < 5 mm nach außen <i>ISO + < 5 mm on end face</i>	
Bedienungselemente und Bauteile der Tür <i>Door assembly, including hardware</i>		Ohne Löcher, Schnitte, Risse oder Knicke. Keine gebrochenen oder geschweißten Bauteile. <i>No holes, cuts, tears or cracks; broken component and/or weld.</i>	
		Keine fehlenden oder losen Bauteile oder Befestigungsmittel. <i>No missing or loose parts or fasteners.</i>	
		Dichtheit gegen Wasser gegeben. <i>No lack of water-tightness.</i>	
Dichtungen der Tür <i>Door gaskets</i>		Darf nicht lose sein oder fehlen. <i>Not loose or missing.</i>	
	Tür muss wasserdicht sein. <i>Door must be waterproof.</i>	Dichtungen müssen wasser- und lichtdicht sein, auch im Falle von Schnitten, Rissen oder anderen Beschädigungen. <i>Gaskets must be light- and water-tight even if cut, torn, cracked or burned.</i>	Elemente, die die Bedienung der Tür oder deren Wasserdichtheit beeinflussen, dürfen nicht fehlen, gebrochen oder lose sein. <i>No missing/broken or loose parts which affect door operation or water tightness.</i>

The container can be used if the following requirements are met:

4.3 Doors

Doors of CTUs must be movable by hand. They may open with different degrees of difficulty. The following contribute to this difficulty:

- ☐ Corrosion to the door component and hinge pins;
- ☐ Damage to the door component, including door gear, or corner post resulting in the misalignment of the hinges;
- ☐ Condition of the gaskets, which may not seat properly on the door.

Mangelhafte Tüрдichtung
door gasket not tight



4.4 Eckpfosten – Eckbeschläge

Bei Verformungen der Eckpfosten gilt:

Verformung nach Innen

☞ Beliebige Anzahl an Beulen nicht tiefer als 20 mm

Verformung nach Außen

☞ Stirnseiten: max. 5 mm über die Eckbeschläge.

☞ Seite: max. 10 mm über die Eckbeschläge.

Die Tür muss sich um 270° öffnen lassen.

Eckbeschläge und deren Schweißnähte dürfen weder gerissen, gebrochen noch verbogen sein.

Beschädigte Eckbeschläge können die Belastungsanforderungen der ISO Norm nicht erfüllen.



Beschädigter Eckpfosten
damaged corner post

4.5 Placards und Label

Alte, unzutreffende Placards und Label müssen restlos entfernt oder unkenntlich gemacht werden (alle vier Seiten).



Alte Placards und Label ...
Old Placards and Label ...



Quelle/Source: <http://metcon.gr/en/repair-of-damaged-container-corner-posts/>

4.5 Placards and Label

Old, inaccurate placards and labels must be completely removed or made unrecognizable (on all four sides).

4.4 Corner posts – Corner castings

In case of deformations of the corner posts:

Inwards deformation

☞ Any number of dents max. 20 mm

Outward deformation

☞ End faces deformation max. 5 mm beyond corner castings.

☞ Side faces deformation max. 10 mm beyond corner castings.

It must be possible to open the door by 270°.

Corner castings and their welds must not be cracked, broken or bent. Damaged corner castings cannot meet the load requirements of the ISO standard.



... unsachgemäß/unvollständig entfernt.
... improperly/incompletely removed.

Quelle/Source: https://www.kombiverkehr.de/de/service/kunden/Aktuell/:Gefahrguthinweise_April_2017

5 Innenraumüberprüfung

5.1 Dichtheitsüberprüfung

Eine CTU sollte wetterfest sein. Ausnahmen bestehen in CTUs, die für offensichtlich andere Zwecke entwickelt wurden (Beispiel: Flats).

Reparaturen oder Flicken sollten besonders auf mögliche Undichtigkeiten überprüft werden (Sichtkontrolle).



Extremes Beispiel eines undichten Containers
extreme example of a leaking container

Quelle/Source: <http://www.eurozahler.de/>



5 Inside check

5.1 Check for leaks

A CTU should be weatherproof unless clearly designed otherwise (e.g. flatrack).

Patches or repairs to solid walls should be carefully checked for possible leakage by looking for rusty streaks below patches.



Lichteinfall bei angelehnter Tür weist auf Undichtigkeiten hin.
Potential points of leakage may be detected by observing whether any light enters a closed unit.



5.2 Boden

Der Container ist abzulehnen, wenn folgende Gründe vorliegen:

- Verunreinigungen durch Schmierstoffe oder andere rutschfördernde Stoffe sind abzulehnen.
- Geruch ist bei zu erwartender Beeinträchtigung der Ware nicht zu akzeptieren.

Der Boden muss sauber und frei von Kontaminationen sein (Granulat, Kaffeebohnen, chemische Substanzen, etc.). Herausragende Nägel etc. müssen entfernt sein.



5.2 Floor

The container shall be rejected if the following reasons exist:

- Contamination by lubricants or other slip-promoting substances must be rejected.
- Odor is not to be accepted if the goods are expected to be impaired.

The floor must be clean and free of contamination (granules, coffee beans, chemical substances, etc.). Protruding nails etc. must be removed. Loading floor screw connections must not protrude.

Bauteil Component	IICL 6	CIC	UCIRC
Boden Floor			
Bohlen und Paneele des Bodens Floor Planks and Panels	Delaminierung oder Splitter Delamination or splinters	Delaminierung oder Splitter Delamination or splinters	
	Rillen tiefer als 15 mm Gouge greater than 15 mm deep	Reparatur notwendig, wenn 15 mm tief Repair if more than 15 mm deep	Rillen tiefer als 15 mm, unabhängig von Länge Gouge greater than 15 mm deep irrespective of length
	Rillen tiefer als 5 mm und breiter als 150 mm Gouge more than 5 mm deep and greater than 150 mm wide	Reparatur notwendig wenn Rille mehr als 5 mm tief, durchgehend auf min. 150 mm Breite Repair if more than 5 mm deep, throughout a width of more than 150 mm	Rille mit Tiefe mehr als 6 mm und breiter als 150 mm, egal welche Länge Gouge more than 6 mm deep and greater than 150 mm wide irrespective of length
	Höhenunterschiede zwischen Paneelen von 5 mm Flooring height difference 5 mm	Höhenunterschiede zwischen Paneelen von 10 mm Flooring height difference 10 mm	Höhenunterschied zwischen Bohlen/Paneeelen von mehr als 10 mm Difference in height between adjacent planks/panels greater than 10 mm

6 Containerbegasung

Das Verkleben und Abdichten der Druckausgleichsöffnungen eines Containers sind Hinweise auf eine mögliche Begasung des Containers zum Schutz vor Schädlingsbefall. Weitere Informationen hierzu u. a. „Your Import Shipping Container Could be Full of Toxic Gas“ (<https://easyfreight.co.nz/blog/import-shipping-container-toxic-gas/>).

Bei Verdacht auf Gasrückstände im Container ist der Ladebereich zu räumen. Es muss eine Sicherheitszone von mind. 10 m um die Containertür eingerichtet werden. Der Container muss durch eine sachkundige Person, die mindestens die Sachkunde nach Anlage 1c TRGS 512 (Technische Regeln für Gefahrstoffe) erworben hat, entgast bzw. kontrolliert entlüftet und freigegeben werden. Steht keine sachkundige Person zur Verfügung ist der Container abzulehnen. (Quelle: Ladungssicherung im Container/ISBN 978-3-609-68551-9)

Um eine eventuell schädliche Atmosphäre im Container zu reduzieren, empfehlen sich folgende Maßnahmen:

- ☐ Türen des Containers im Freien öffnen
- ☐ Vor dem ersten Betreten des Containers ca. 20 Minuten an der frischen Luft lüften lassen

Nach dem Lüften:

- ☐ Alle Beeinträchtigungen der Druckausgleichsöffnungen entfernen



Abgedichtete Druckausgleichsöffnung kann auf eine Begasung des Containers hindeuten.
Sealed vents may indicate that the container has been fumigated.

6 Fumigated containers

Container might be fumigated if ventilation openings are taped or sealed. As written in this newspaper article "Your Import Shipping Container Could be Full of Toxic Gas" (<https://easyfreight.co.nz/blog/import-shipping-container-toxic-gas/>) 20% of the containers sampled had gas concentrations above safe levels.

If gas residues are suspected in the container, the loading area must be cleared. A safety zone of at least 10 m around the container door must be established. The container must be degassed or ventilated in a controlled manner and released by a qualified person who has at least acquired the qualification according to Annex 1c TRGS 512 (Technical Rules for Hazardous Substances). If no qualified person is available, the container must be rejected. (Source: Securing cargo in containers/ISBN 978-3-609-68551-9)

To reduce the concentration of gas inside the container:

- ☐ Open doors in an open space
- ☐ Let container ventilate for at least 20 minutes without entering

After ventilation:

- ☐ Remove or puncture tape to open up the ventilation openings after ventilation



Klebestreifen müssen vor der Beladung von der Druckausgleichsöffnung entfernt werden.
Adhesive strips must be removed from the ventilation before loading.

7 Verformungen am Container

7 Deformation of container parts

Derzeit verwenden die diversen Container Eigner/ Leasingunternehmen verschiedene Kriterien zur Überprüfung Ihrer Container. Diese Kriterien sind u. a. folgenden Standards zusammengefasst: IICL (Institute of International Container Lessors), CIC (Common Interchange Criteria) or UCIRC (Unified Container Inspection & Repair Criteria Revision).

There are different container owner and lessors on the market. Therefore, there are different criteria to check the deformation and conditions of containers. These are, for example, the IICL (Institute of International Container Lessors), CIC (Common Interchange Criteria) or UCIRC (Unified Container Inspection & Repair Criteria Revision).

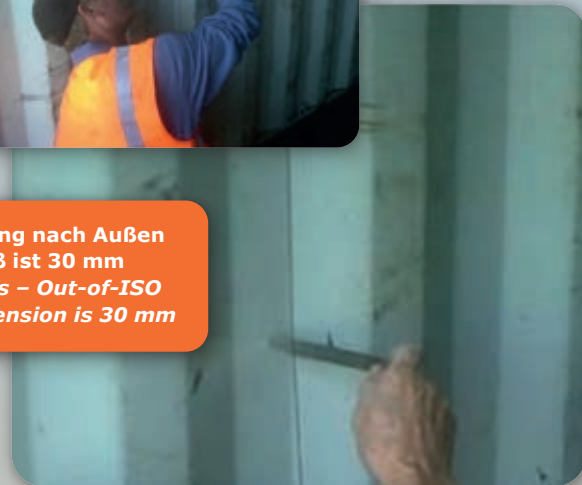
Component	IICL 6	CIC	UCIRC
Längs- und Querträger <i>Rails, Headers, Sills and Posts</i>			
Dachlängsträger <i>Top Side Rail</i>	30 mm	Nach Außen/ <i>Outwards</i> : 10 mm Nach Oben/ <i>Upwards</i> : 4 mm	30 mm
Bodenlängsträger <i>Flat bar top side rail</i>		Nach Außen/ <i>Outwards</i> : 10 mm Nach Unten: nicht unter tiefste Stelle <i>Downwards: not below lower surface</i>	50 mm
Dachquerträger <i>Front & Rear Headers</i>	35 mm	Nach Außen/ <i>Outwards</i> : 5 mm Nach Oben/ <i>Upwards</i> : 4 mm	40 mm
Bodenquerträger <i>Front & Rear Sill</i>	Nach Außen/ <i>Outwards</i> : 5 mm	Nach Außen/ <i>Outwards</i> : 5 mm Nach Unten: nicht unter tiefste Stelle <i>Downwards: not below lower surface</i>	50 mm
Eckpfosten <i>Corner posts</i>	20 mm Jegliche Anzahl an Dellen. <i>Any number of dents.</i>	20 mm Jegliche Anzahl an Dellen. <i>Any number of dents.</i>	Dellen über 20 mm <i>Dents exceeding 20 mm</i>
	Stirnflächen <i>End faces</i>		
	ISO + 5 mm	ISO + 5 mm	Eckbeschläge +5 mm Corner castings + 5 mm
	Seitenflächen <i>Side faces</i>		
	ISO + 10 mm	ISO + 10 mm	Eckbeschläge +10 mm Corner castings + 10 mm

Component	IICL 6	CIC	UCIRC
Wände und Dach <i>Walls and Roof</i>			
Seitenwand <i>Side panel</i>			
Nach Außen <i>Outward</i>	30 mm nach außen, gemessen an einer äußeren Sicke der Wand. <i>30 mm measured in an outward direction from an outward recessed corrugation</i>	30 mm nach außen, gemessen an einer äußeren Sicke der Wand. <i>30 mm measured in an outward direction from an outward recessed corrugation</i>	Dellen größer als 40 mm, gemessen ab Eckbeschlag <i>Dents exceeding the outer face of corner castings +40 mm</i>
Nach Innen <i>Inwards</i>	35 mm	35 mm	Verringerung der inneren Breite des Containers von mehr als 50 mm, gemessen ab einer inneren Sicke der Wand. <i>Reduction of internal width by more than 50 mm from the inner corrugation</i>
Dach <i>Roof panel</i>			
Nach Oben <i>Upward</i>	40 mm gemessen ab der Oberseite des Dachlängsträgers an einer äußeren Sicke <i>40 mm measured in an upward direction from the upper faces of the top side rails to an outward recessed corrugation</i>	50 mm, gemessen ab der Oberseite des Dachlängsträ- gers an einer äußeren Sicke <i>50 mm measured in an upward direction from the upper faces of the top side rails to an outward recessed corrugation</i>	70 mm ab Boden zur inneren Dachsicke <i>70 mm from the floor to the roof inner corrugation</i>
Nach Innen <i>Inwards</i>	40 mm	50 mm	
Stirnwand <i>Front panel</i>			
Nach Außen <i>Outward</i>	15 mm, nach außen, gemessen an einer äußeren Sicke der Wand <i>15 mm measured in an outward direction from an outward recessed corrugation</i>	15 mm, nach außen, gemessen an einer äußeren Sicke der Wand <i>15 mm measured in an outward direction from an outward recessed corrugation</i>	Dellen größer als 40 mm, gemessen ab Eckbeschlag <i>Dents exceeding the outer face of corner castings +40 mm</i>
Nach Innen <i>Inwards</i>	35 mm	35 mm	Verringerung der inneren Länge des Containers von mehr als 50 mm, gemessen ab einer inneren Sicke der Wand. <i>Reduction of internal width by more than 50 mm from the inner corrugation</i>

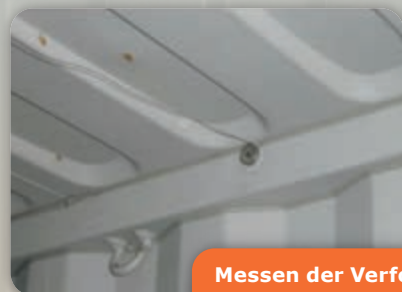
Messen der Verformung nach Innen
Measuring Panels – Into-Cube



Messen der Verformung nach Außen
– IIICL-6 Referenzmaß ist 30 mm
Measuring Side Panels – Out-of-ISO
IIICL-6 reference dimension is 30 mm



Messen der Verformung am Dach nach oben
– IIICL-6 Referenzmaß ist 40 mm
Roof-Measuring out-of-ISO
Damages – Box Type
IIICL-6 reference dimension is 40 mm



Quelle/Source: IIICL_6_Measurement_Technique

8 Abschluss des Container Checks 8 Completion of the Container Check

Der Container weist keine groben Beschädigungen auf. Der Container Check Report wurde in allen Punkten mit **JA** beantwortet. Mit der Beladung des Containers kann begonnen werden.

The container does not show any gross damage. The points of the Container Check Report were all answered with **YES**. The container may be loaded.



Quelle/Source:
<https://hacon-containers.nl/>

Konnten nicht alle Punkte des Container Check Reports mit ja beantwortet werden, ist der Container abzulehnen.

If not all items of the Container Check Report could be answered with yes, the container has to be rejected.



HFlash & Rainer GmbH
Welserstraße 10 E
D-51149 Köln
Germany

Fon: +49 (0) 22 03 / 92 29 70
Fax: +49 (0) 22 03 / 92 29 75
E-Mail: mail@hflash-rainer.de
Website: www.hflash-rainer.de



We support the UN Global Compact



HFlash LLC
5 Washington St, Suite 300 #2
Valparaiso, IN 46383
United States of America

Phone: +1.219.697.1600

Email: info@hflash.us
Website: www.hflash.us

