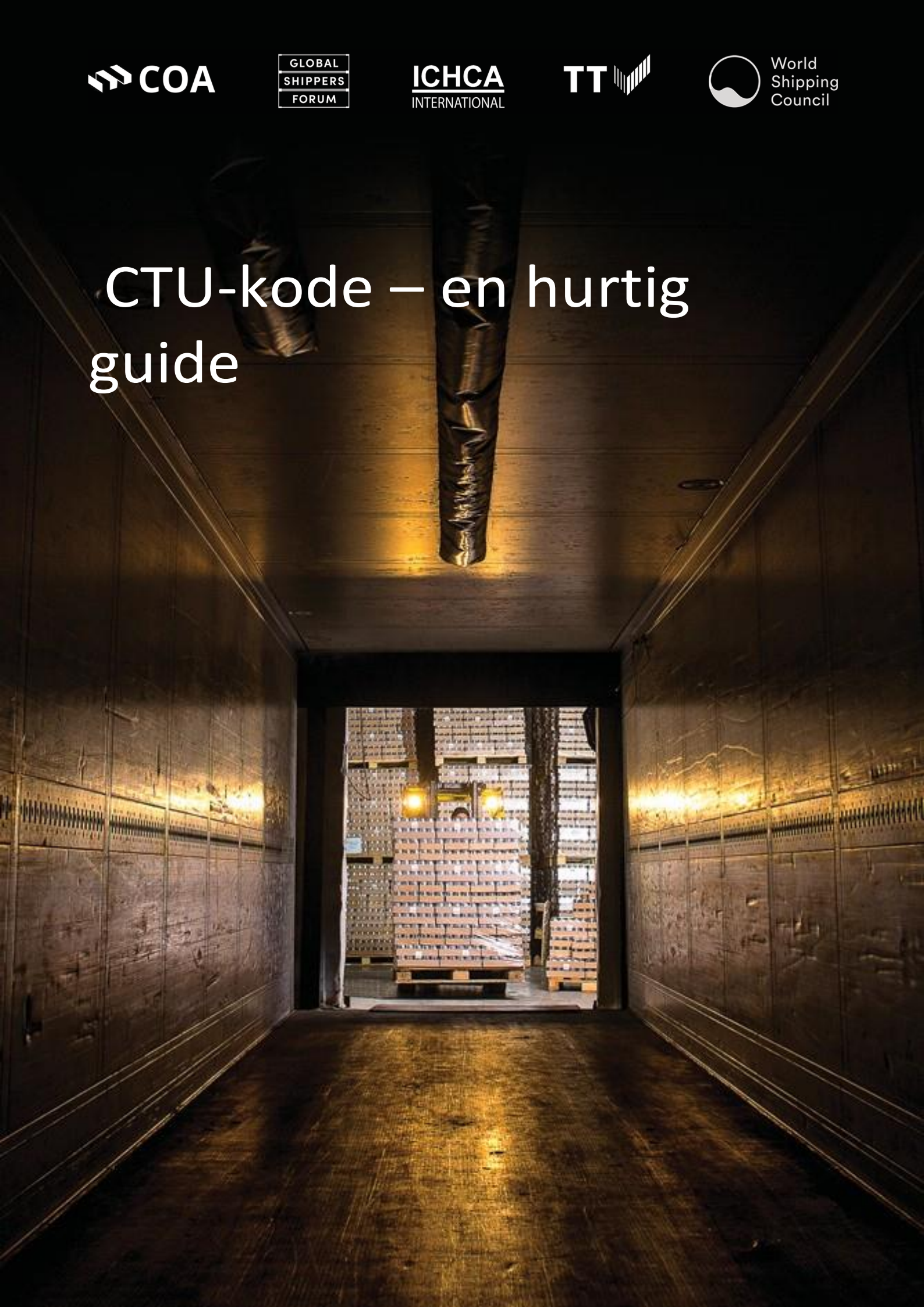




CTU-kode – en hurtig guide



INDHOLD

1.	Indledning	3
2.	Vejledning til adfærdskodeksen	4
3.	Interessenter	5
4.	Vigtigste krav	6
5.	Indgang til lukket rum	8
6.	CTU-tilstandskontrol	9
7.	Planlægning af farligt gods (GD)	10
8.	Emballage	10
9.	Emballage	11
10.	Sikring	12
11.	Efter endt pakning	14
12.	Modtagelse og udpakning af CTU'er	15
	Tjekliste til pakning af containere	16
	Sponsorerne	18

Dårlig praksis i den samlede pakke proces for godstransportenheder (CTU), herunder ikke kun lastfordeling og lastsikring, men også arbejdsgangen fra klassificering og dokumentation til erklæring og effektiv dataoverførsel, anslås at koste transport- og logistikindustrien i overskud på 6 mia. USD årligt.

Som følge heraf og i forsøget på at fremme IMO/ILO/UNECE's adfærdskodeks for pakning af lasttransportenheder (CTU-kode), Container Owners Association, Global Shippers Forum, ICHCA, TT Club og World Shipping Council samarbejder om at løse de problemer, der underminerer sikkerheden i den intermodale forsyningskæde. I samarbejde med FN-agenturer, regeringer og et spektrum af interessenter i branchen er disse organisationer forpligtet til at forbedre sikkerheden og miljøet i hele logistikforsyningskæden, herunder minimering af synlig skadedyrsforurening af CTU'er og deres last.

Anerkendelser

Sponsororganisationerne har samarbejdet om at udarbejde denne hurtige vejledning. De anerkender taknemmeligt input og støtte i udarbejdelsen af Bill Brassington fra ETS Consulting, konsulentforfatteren til CTU-koden.

Ansvarsfraskrivelse

Oplysningerne i dette dokument er udarbejdet under behørig hensyntagen til almindeligt anerkendt god praksis og navnlig IMO/ILO/UNECE's adfærdskodeks for pakning af lasttransportenheder, 2014-udgaven (CTU-kode).

Copyright © 2020 Ejes i fællesskab af COA, GSF, ICHCA International, TT Club og WSC. Alle rettigheder forbeholdes. Al brug, i enhver form eller på nogen måde, bør på passende vis tilskrive indehaverne af ophavsretten.

CTU-kode – en hurtig guide

1.0 Indførelsen

- 1.1 Oplysningerne i dette dokument er udarbejdet under behørig hensyntagen til almindeligt anerkendt god praksis og navnlig IMO/ILO/UNECE 's adfærdskodeks for pakning af lasttransportenheder, 2014-udgaven (CTU-kode)¹.
- 1.2 Formålet med denne vejledning er at lette korrekt pakning, transport og udpakning af lasttransportenheder (CTU'er), herunder fragtcontainere. Disse oplysninger er beregnet til at hjælpe med planlægning og udførelse af pakning af lasten, så forsendelsen bliver tilfredsstillende for afsenderen, transportøren og modtageren. Det vil også bidrage til forebyggelse af skadedyrsforurening **og** skader på CTU'er og deres last, der transporteres ad vej, jernbane og skib.
- 1.3 Anvendelsen af CTU'er reducerer visse fysiske farer, som deres indhold udsættes for. Forkert eller skødesløs pakning af lasten i eller på sådanne enheder eller manglende korrekt blokering, afstivning og surring kan imidlertid resultere i hændelser under håndtering eller transport, der forårsager personskade, beskadigelse af selve lasten, af handling udstyret, af transportinfrastrukturen eller af miljøet.
- 1.4 De typer last, der transporteres i CTU'er (især fragtcontainere), er blevet udvidet i årenes løb, og innovationer inden for emballage, såsom brugen af flexitanks, og andre nylige udviklinger gør det muligt at transportere tunge, omfangsrige genstande, der traditionelt lastes direkte i skibenes lastrum (f.eks. sten, stål, affaldsmaterialer og projektlaster) i stedet i CTU'er. Den person, der pakker og sikrer last i en CTU og forsegler den, kan være den sidste person, der kigger ind i enheden, indtil den åbnes på dens endelige destination. Som følge heraf er mange mennesker i transportsektoren afhængige af sådanne personers færdigheder, herunder:
 - førere af køretøjer og andre trafikanter
 - jernbanearbejdere;
 - besætningsmedlemmer på fartøjer til sejlads på indre vandveje
 - håndtering af personale og havnearbejdere i havne/terminaler, når enheden overføres fra et transportmiddel til et andet
 - skibets besætning
 - dem, der inspicerer laster og
 - dem, der pakker enheden **ud** på sin destination.
- 1.5 Derudover kan offentligheden være i fare for en dårligt pakket CTU, der resulterer i en trafikulykke eller togsafsporing. Hvor vigtigt det er at sikre, at lasten er korrekt pakket og fastholdt til rejsen, kan ses på fotografierne, der illustrerer konsekvenserne af ukorrekte emballeringsprocedurer, der er vist i afsnittet Informativt materiale i CTU-koden, IM1.
- 1.6 Oplysningerne i denne vejledning kan kun være af generel karakter, da der er mange forskellige varer og fragttyper.
- 1.7 **Bilag 1 indeholder en tjekliste udelukkende vedrørende emballering af fragtcontainere (ikke andre typer CTU).**
- 1.8 **Det skal også bemærkes, at vejledningen i denne publikation er anbefalende.**

Informativt
materiale
IM1

¹ CTU-koden findes på webstederne for både Den Internationale Søfartsorganisation (IMO)

2.0 Vejledning til Praksiskoden

- 2.1 De vigtigste kapitler i CTU-kodeksen vil afhænge af interessenterne, men de har hver især en rolle at spille ved at sikre rettidig omhu i deres egne procedurer og udvælgelse af deres underleverandører. Nogle dele af CTU Kodeks er Instrueret til specifikke interessenter, sådan som Afskibere og Packers. Kapitel 3 *Nøgle Krav* og kapitel 4 *Ansvarskæder og information* fremhæve de dele af CTU-kodeksen, som en, flere eller alle interessenter i CTU-forsyningskæden bør overholde.
- 2.2 I denne vejledning vil de vigtigste overskrifter i kodeksens kapitel 3 blive undersøgt, og hvor det er relevant, vil de forskellige interessenters ansvarsområder blive forklaret.
- 2.3 I kapitel 5, 6 og 7 diskuteres de generelle transportforhold og de forskellige CTU-typers egenskaber og egnethed. Yderligere vejledning om disse emner findes i bilag 4 (godkendelsesplader), bilag 5 (modtagende CTU'er) og bilag 6 (minimerer risikoen for synlig skadedyrskontaminering).
- 2.4 Kapitel 8 har til formål at hjælpe afsendere med at bekræfte, at CTU'en overholder gældende regler uden alvorlige mangler eller synlig skadedyrsforurening og er egnet til den tilsigtede last.
- 2.5 Kapitel 9 og 12 er af afgørende betydning for dem, der er direkte involveret i pakning og udpakning. Kapitel 9 henviser pakkeriet til de relevante bestemmelser i bilag 7, hvor detaljerede oplysninger om lastfordeling, sikringsanordninger, kapacitet til sikring af anordninger osv. er tilvejebragt. Informativt materiale IM5 (Quick Lashing Guides) hjælper pakkeren yderligere med surringsteknikker og beregning af kræfter. Kapitel 12 gør modtagerne og/eller dem, der pakker ud last, der er opmærksom på de handlinger, der skal træffes ved ankomst og udpakning af en pakket CTU.
- 2.6 Kapitel 10 indeholder yderligere råd om emballering af farligt gods, mens kapitel 11 beskriver handlinger, der skal udføres, efter at pakningen er afsluttet, og inden CTU'en indsamles til næste fase af rejsen. Dette vil normalt omfatte anbringelse af segl(plombe), som også er dækket af informativt materiale IM9.

CTU-kode
kapitel 3
og 4

CTU-kode
kapitel 5,
6 og 7

CTU-kode
Bilag 4, 5
& 6

Kapitel **til**
CTU-kode
8

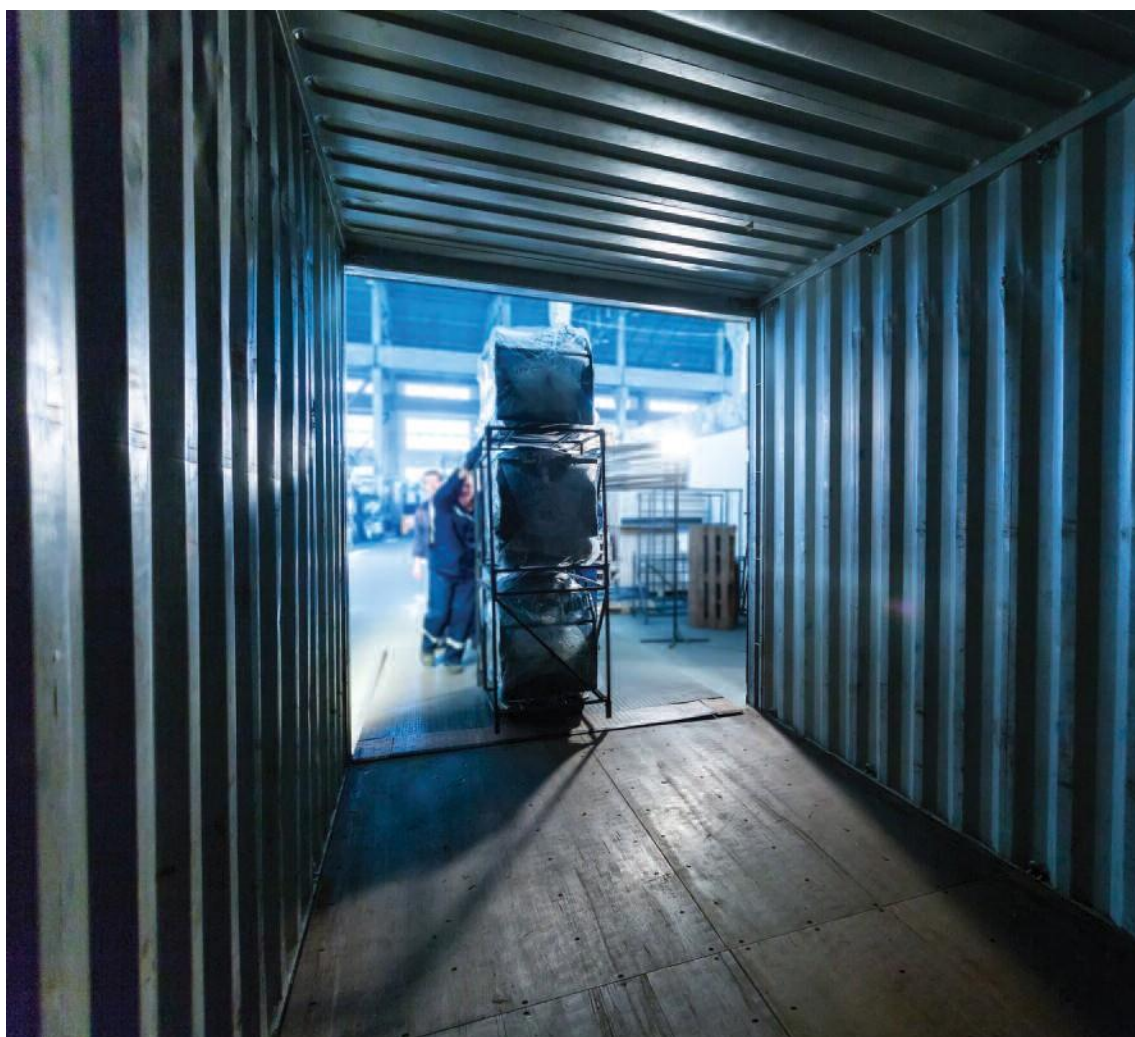
CTU-kode
kapitel 9
& 12

Bilag til
CTU-kode
7

Informativt
materiale
IM5

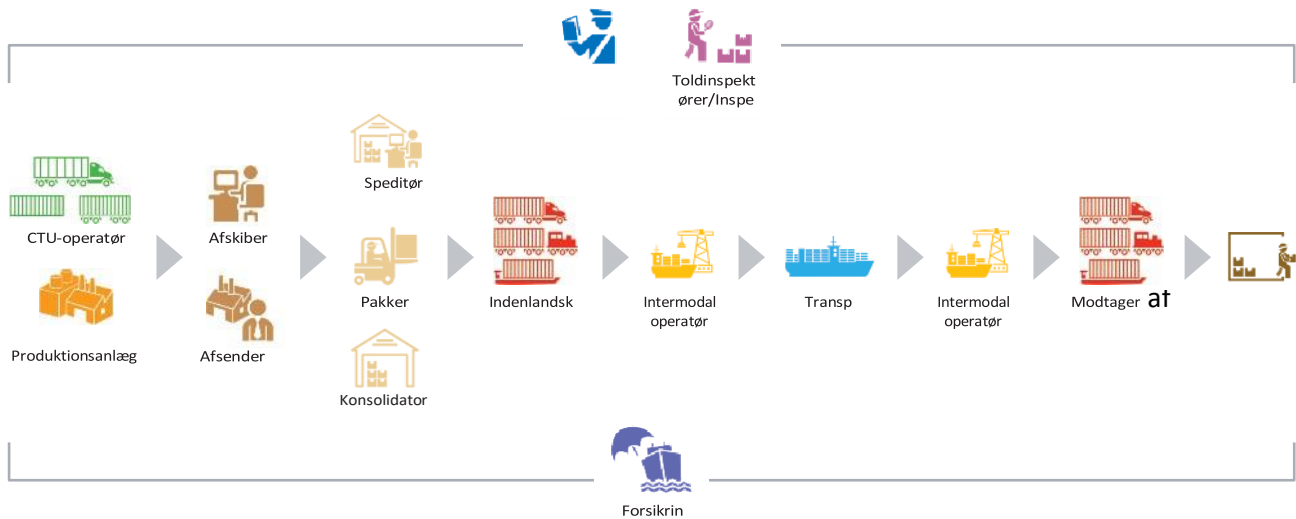
CTU-kode
kapitel 10
& 11

Informativt
materiale
IM9



3.0 Interessenter

- 3.1 CTU-kodeksen definerer interessenterne og identificerer deres ansvar. Et resumé af de vigtigste krav for hver af de vigtigste interessenter findes i afsnit 4 nedenfor.
- 3.2 Det bør erkendes, at der er mange flere interessenter, herunder dem, der er beskrevet i MSC.1/Circ.1531², som kan påvirke eller spille en rolle med hensyn til at garantere sikker transport af godset fra afsender til modtager, og som er medtaget i nedenstående diagram.



Det er også værd at huske på, at mange af disse funktionelle roller kan varetages af en enkelt organisation eller falde ind under en enkelt organisatorisk paraply, f.eks. kan afsenderen omfatte:



På samme måde kan der i en given intermodal forsyningskæde være flere omladninger ved hjælp af forskellige transportformer:



- 3.3 Effektiv kommunikation mellem interessenter er afgørende for at sikre, at lasten leveres sikkert til bestemmelsesstedet. I alle tilfælde er overholdelse af gældende lovkrav vedrørende nøjagtigheden, fuldstændigheden og aktualiteten af oplysningerne afgørende.



4.0 Vigtigste krav

(For så vidt angår emballage til containere, se også spørgsmål 1-7 i bilag 1)

- 4.1 Transport af gods i CTU'er følger en fælles procedure, der starter med planlægningen af sendingen, gennem pakning hele vejen til levering på bestemmelsesstedet, uanset transportform og transportkontrakt. Den sikre transport og Godsets ankomst til eller på CTU afhænger af alle interessenter i transportkæden, men også af, at:

- afsenderen leverer emballage, der beskytter lasten, hvor det er relevant
- Pakkeren kontrollerer, at CTU'en er fri for tegn på skader, synlige angreb af skadedyr eller tidligere lastrester og forhindrer kontaminering. Den last, der skal pakkes ind i CTU, skal også være skadedyrsfri.
- pakkeriet anbringer lasterne og/eller pakkerne i eller på CTU'en og sikrer, at de er korrekt placeret og sikret til at modstå de forventede dynamiske kræfter under transporten.
- afsenderen klassificerer og deklarerer godset korrekt, herunder, for fragtkontainere, den verificerede bruttomasse (VGM), til transportøren så tidligt som krævet af transportøren;
- transportørerne håndterer CTU med omhu gennem transportkæden; og
- Modtageren kontrollerer for synlig skadedyrskontaminering, rapporterer korrekt om lastens tilstand til afsenderen og afsender eller renser CTU'en efter udpakning.

4.2 Generel

- 1 sørge for et sikkert arbejdsmiljø ved hjælp af korrekt og sikkert håndteringsudstyr og passende personlige værnemidler; og
- 2 Ryg, spis eller drik ikke under pakning, sikring og udpakning.



4.3 Planlægning og ankomst

- 1 Vælg den bedst egnede CTU-type til at rumme lasten til den tilsigtede transport. Informativt materiale IM3 beskriver de forskellige typer CTU, der er tilgængelige for alle transportformer.

Informativt materiale IM3

Tørlastens fysiske karakteristika eller restriktioner på pakke-/udpakningsanlægget kan gøre det nødvendigt at anvende særlige CTU'er (herunder åbne eller sidelæssende flatbeds). Flydende bulk tanker og tørlastenheder er specielt designet til en række bulkvarer. Hvis der kræves et temperaturkontrolleret miljø, skal der anvendes en kølet CTU. Isolerede og andre specialiserede CTU'er er også tilgængelige for specifikke varer.

- 2 Sørg for, at CTU'en er placeret, så sikker pakning kan forekomme;
- 3 Bekræft, at CTU'en og lasten, der skal pakkes, begge er fri for synlig skadedyrskontaminering³. Træffe de nødvendige foranstaltninger for at forhindre forurening med skadegørere
- 4 Forbered en pakkeplan;
- 5 ikke overskrider CTU'ens tilladte nyttelastgrænser eller den maksimale tilladte bruttomasse i henhold til nationale bestemmelser og CSC 4-sikkerhedsgodkendelsespladen, og



Vælg korrekt CTU-type



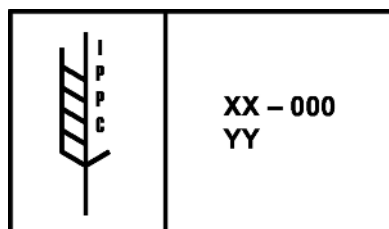
Placering til pakning



Kontroller indvendigt og udvendigt

CSC SAFETY APPROVAL	
A/CS-1234 - 123 / 2013	
DATE MANUFACTURED	09/2013
IDENTIFICATION NO.	CMCL 13 123456
MAX OP GROSS MASS	32,500 KGS 71,650 LBS
ALLOW STACK LOAD FOR 1.8g	192,000 KGS 423,280 LBS
RACKING TEST LOAD VALUE	15,240 KGS 33,600 LBS
ACEP GB/199	

CSC-sikkerhedsgodkendelsesplade



IPPC-mærke

- 6 Hvis der anvendes træ til pakning og afstivning, skal det sikres, at det er blevet behandlet og mærket korrekt i overensstemmelse med IPPC's ISPM 15⁵. I modsat fald kan det resultere i transport af skadedyr, der kan ødelægge afgrøder, planter, træer og dyr. CTU og dens last kan også nægtes indrejse og kræves returneret til sin oprindelse.

³ Jf. vejledningen i den internationale plantebeskyttelseskonvention »Sea container supply chains and cleanliness: An IPPC best practice guide on measures to minimise pest contamination« (www.fao.org/publications/card/en/c/CA7963EN) og den dertil knyttede folder »Begrænsning af spredningen af invasive skadegørere via havcontainere« (www.fao.org/documents/card/en/c/ca7670en)

⁴ Den internationale konvention af 1972 om sikre containere (CSC), som ændret.

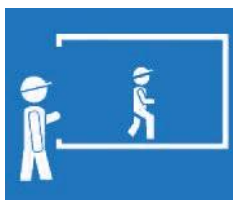
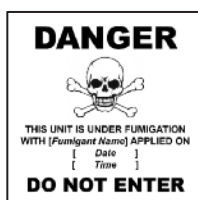
⁵ International standard for plantesundhedsforanstaltninger (ISPM 15) Den internationale plantebeskyttelseskonventionens regulering af træemballagematerialer i international handel (www.fao.org/3/a-mb160e.pdf)



5.0 Lukket rumindgang

(gælder både for pakke- og udpakningsprocesser)

- 5.1 Vær opmærksom på, at atmosfæren i CTU kan være farlig. Der bør derfor foretages korrekt ventilation inden den første indsejling.



- 5.2 CTU's indre atmosfære kan være blevet påvirket af tidligere laster, således at der er utilstrækkelig ilt eller giftig gas er til stede. Hvis CTU har transporteret en last, der vides at producere en modificeret atmosfære, eller hvis lasten har været udsat for gasning⁶, skal interiøret testes før enhver indgang og om muligt før dørene er åbnet. Vejledning findes i kodeksen i bilag 5 *Modtagelse af CTU'er Afsnit 5 Måling Gasser* Bilag 5 *Modtager CTU'er Afsnit 7 Ventilation* og Bilag 9 *Fumigation, afsnit 4 Ventilation*.
- 5.3 Når det er sikkert, skal dørene åbnes og interiøret ventileres.
- 5.4 Når du går ind, skal kun en person oprindeligt komme ind, og en anden person skal forblive udenfor for at overvåge deres handlinger. Hvis den person, der kommer ind i CTU'en, ikke selv kan komme ud af CTU'en, skal den anden person tilkalde assistance og kun komme ind i CTU'en, når passende PPE⁷ er tilgængelig og/eller alarmcentralen tilkaldt.

⁶ Beholdere, der er blevet røget, skal mærkes på passende vis. Da ikke alle CTU'er er så markeret, skal man være forsigtig, når dørene åbnes.

⁷ Personlige værnemidler

6.0 CTU-tilstandskontrol

(vedrørende emballage til containere, se også spørgsmål 8-12 i bilag 1)

- 1 Kontroller CTU'en for at sikre, at CSC-godkendelsespladen er gyldig, og at både ydersiden og indersiden er fri for tegn på skader, rust, lastrester, pletter og snavs;
- 2 Rester, pletter og snavs kan forårsage skade på lasten eller pakkerne;
- 3 Større skader kan påvirke pakkekapaciteten negativt;



Støv og lastrester



Overførbare pletter



⁸ Affald og støv

- 4 Kontroller for tegn på rust eller vand spor, der kan indikere huller eller anden vandindtrængning. Hvis CTU'ens tilstand ikke er tilfredsstillende og/eller ikke opfylder kravene til de varer, der skal emballeres, skal du kontakte CTU-operatøren, og
- 5 Kontroller for intern og ekstern synlig skadedyrskontaminering af CTU og af den last, der skal pakkes. Hvis der er tegn på synlige skadedyrsangreb, skal du kontakte dit lokale kontor i National Plant Protection Organization (NPPO) for planterelateret forurening eller, hvis dyre- forurening Animal Quarantine Office for vejledning.



Jordforurening Kontaminering



af dyr



Insektforurening



⁸ Billedet er brugt med venlig tilladelse fra IICL (www.iicl.org)

7.0 Planlægning af farligt gods (GD)

- 7.1 Udtrykket "farligt gods" henviser specifikt til de varer, der er defineret som sådan i internationale regler (og anvendt f.eks. i den internationale kode for søtransport af farligt gods (IMDG), idet de er et stof, materiale eller en genstand, der kan udgøre en risiko for sundhed, sikkerhed og ejendom under transport.



- 7.2 Anbringelse af forskellige klasser af farligt gods inden for samme CTU er strengt reguleret og er generelt forbudt. Det generelle adskillelesskema i IMDG-koden bør konsulteres, når klasser af farligt gods blandes inden for samme enhed, hvor det er tilladt.
- 7.3 Ud over de generelle krav til adskillelse og adskillelse af klassen skal afsenderen være opmærksom på kemikaliespecifikke uforeneligheder mellem det enkelte farlige gods. Det er vigtigt at kontrollere de enkelte poster for hvert kemikalie eller hver artikel, der sendes, for at være fuldt ud opmærksom på og undgå inkompatible stuvninger inden for en CTU.
- 7.4 Der er mange krav vedrørende:
- korrekt emballering af farligt gods;
 - dokumentation, der skal udarbejdes for fuldt ud og præcist at beskrive de transporterede varer og deres emballage og
 - plakater, mærker eller skilte, der skal anbringes på en CTU fyldt med farligt gods.
- 7.5 Det er afgørende, at afsenderen som minimum er opmærksom på og opfylder alle kravene i de internationale regler for farligt gods vedrørende transportsikkerhed og sikrer, at pakkeriet er opmærksom på disse krav.

8.0 Emballage

- 8.1 Anvendelsen af CTU'er til at indeholde varer har ikke fjernet behovet for tilstrækkelig indvendig og udvendig emballageaf last. Emballage kræver nøje overvejelse. Emballagen skal være tilstrækkelig stærk til at kunne stables inden for i en CTU og det vertikale og horisontale tryk under transit ad landevej, jernbane eller skib.

Yderligere oplysninger findes i kodeksen i kapitel 5 *Generelle transportbetingelser*.

- 8.2 Al emballage, hvad enten det drejer sig om kasser, tromler, tremmekasser osv., skal være tilstrækkelig robust til at modstå alle kræfterne ved normal transport, samtidig med at lasten holdes effektivt tilbage. Styrken og den krævede levetid for både indvendig og udvendig emballage afhænger af produktet, handelsruten og de forskellige transportformer, der anvendes mellem oprindelses- og bestemmelsesstedet.
- 8.3 Speciel emballage
- 1 Det er vigtigt, at lasten ikke bevæger sig inden i kartonen, kassen eller en anden beholder, hvori den er pakket. For at immobilisere indholdet er det nødvendigt at sørge for tilstrækkelig dæmpning i emballagen og/eller blokere og afstive indholdet;
 - 2 Tunge maskiner og genstande, der ikke er ensartede i form eller dimension, skal kasseres, pakkes eller palletteres for at lette håndtering og kompakt stuvning; og
 - 3 Hver karton eller kasse skal være i stand til at modstå vægten og trykket af last, der er stablet op til otte fod høj.
- 8.4 Derudover skal kasser, kartoner og kasser være i stand til at overleve sidetryk, der udøves af tilstødende last på op til 70% af den lodrette stablingsvægt. Dette vil medvirke til at forhindre knusning af indholdet forårsaget af de kræfter, der opstår under transport.

9.0 Pakning

(vedrørende emballage til containere, se også spørgsmål 13-19 i bilag 1)

9.1 Generelle principper

Ved planlægning af pakning af CTU skal der anvendes en række grundlæggende regler:



- 1 Brug låsning, blokering eller surring eller en kombination af disse metoder for at forhindre, at lasten glider og tipper i nogen retning;
 - 2 Fordel tung last over gulvarealet, og sørg for, at tyngdepunktet for den emballerede CTU er korrekt placeret;
 - 3 Opbyg ikke uregelmæssige lag af pakker. Uregelmæssige stakke uden blokering og korrekt sikring vil resultere i beskadiget last;
 - 4 Opbevar ikke tunge varer oven på lette varer;
 - 5 Opbevar ikke varer med fordærvende lugte sammen med følsomme varer; og
 - 6 Overhold alle håndteringsinstruktioner på pakker som "denne side opad".
- 9.2 Pakning af ekstraordinære varer
- 1 Laster med højt tyngdepunkt (høje, små fodaftryk og/eller let støttestruktur) er udsat for at vælte og falde. Sådanne genstande har brug for støtte fra tilstødende pakker eller lastartikler i en tæt stuvning eller tilstrækkelig plads rundt for at sikre, at direkte surring kan påføres;

- 2 Tunge lastemner (med en masse større end 0,25 P⁹), såsom maskiner (som også kan have et højt tyngdepunkt) og tætte laster (stålspoler, marmor- og granitblokke) kræver alle, at lasten fordeles på CTU's vigtigste strukturelle komponenter, og
- 3 Transportartikler på vej og andre hjultransporter, tromler, spoler og rør skal pakkes på en sådan måde, at CTU-gulvet/lastdækket ikke bringes i fare. Ikke-pneumatiske hjul, spoler og rør (der også kan betragtes som en tung last) bør understøttes på bjælker, som igen bør placeres på CTU'ens vigtigste strukturelle komponenter. Derudover skal kiler af tilstrækkelig størrelse placeres mod den buede overflade og fastgøres til støttebjælkerne. Kiler må ikke sømmes fast til CTU-dækket.



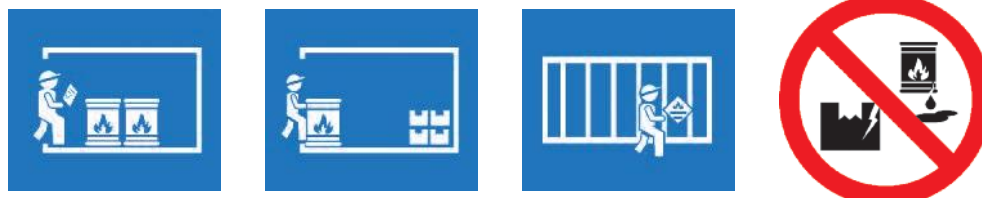
⁹ Varer, der er tungere end 25% af CTU'ens nyttelast

9.3 Pakning af farligt gods (vedrørende emballage til containere, se også spørgsmål 20-23 i bilag 1)

Kapitel 10 i Koden giver Pakkerne yderligere om pakning af Farligt Gods:

- Kontroller, at alle pakker er korrekt mærket;
- Pak farligt gods tæt på dørene, hvis det er muligt;
- Anbring nødvendige mærker på ydersiden af CTU; og
- Pak ikke beskadigede pakker.

CTU-
kode
kapitel 10



9.4 Varespecifikke paknings- og sikringsinstruktioner

De mange forskellige lasttyper og pakkedesign betyder, at det er umuligt at give specifik detaljeret vejledning i dette dokument. Der kan være specifik vejledning om varer/emballage. søge oplysninger hos CTU-operatøren.

10.0 Sikring

(vedrørende pakning af containere henvises til spørgsmål nr. 24-26 i tjeklisten)

- 101 Pakningsplanlægningen bør sigte mod at fremstille enten en tæt stuvning (hvor alle lastpakker er placeret tæt inden for grænserne af CTU'ens side- og frontvægge) eller en sikret stuvning (hvor pakkerne ikke fylder hele rummet og derfor vil blive sikret inden for CTU's grænser ved at blokere, afstive eller surre. Se Kodens Bilag 7 afsnit 1 *Planlægning af Pakning*.

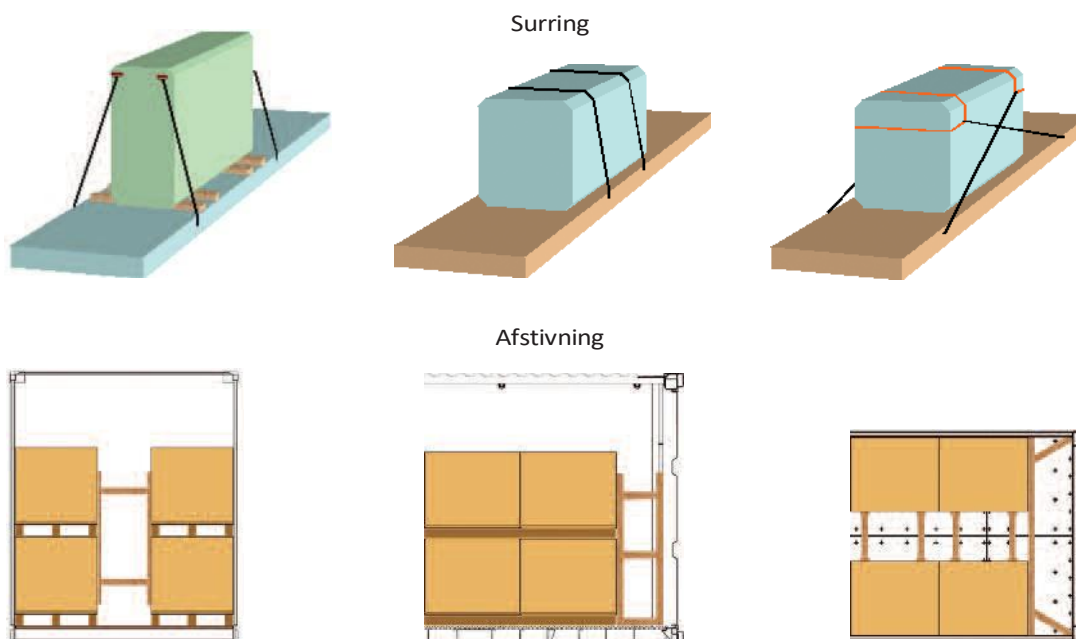
Bilag til
CTU-kode
7



- 102 I en tæt stuvning er der små mellemrum mellem stykladningerne og lignende lastenheder, som ikke kan undgås, og som er nødvendige for en smidig pakning og udpakning af varerne, acceptable og behøver ikke

at blive fyldt. Summen af hulrummene i vandret retning må ikke overstige 15 cm. Hvis et sådant kumulativt tomrum overskrides, skal man flytte lasten så åbningerne flyttes for at konsolidere dem til et enkelt hulrum, som derefter kan fyldes med passende stuvning eller blokering.

- 103 Stramme stuvninger af små pakker skal sikres for at forhindre dem i at løfte sig under transport. Passende overdækning eller net kan være påkrævet for at sikre opbevaringssikkerheden.
- 104 Løse eller sikrede stuvninger kræver, at individuelle lastgenstande sikres, og pakkeren bør overveje at surre individuelle pakker for at forhindre tipning og indføre friktion og afstivning for at forhindre glidning.



- 105 Brug af hjørnestolperne for at forhindre last i at skride frem og tilbage anbefales stærkt. Hvis enforsendelsen transporteres med jernbane, skal der altid være tilstrækkelig afstivning foran og bag på CTU'en ved hjælp af hjørnestolperne som fastholdelsesordninger.
- 106 Lasten skal blokeres og afstives til gulvets yderpunkter for at forhindre lateral bevægelse. CTU's vægge og døre bør ikke bruges til at understøtte blokering og afstivning.
- 107 Den ekstra styrke, der er nødvendig for at forhindre last i at flytte sig og beskadige dørene til CTU'en og/eller selve lasten, kan opnås ved at blokere og afstive mod den øverste endeskinne (bageste sidehoved), som forbinder de to bageste hjørnestolper.
- 108 Når der anvendes materialer til blokering og afstivning af last, skal det sikres, at det er korrekt behandlet og mærket i overensstemmelse med ISPM 15. Sådant træ skal være sundt og fri for tværkorn, tørråd, knaster, knudehuller eller spalter, som kan påvirke dets styrke.
- 109 Ved fastgørelse af last:
- 1 sikre lasten på en sådan måde, at kræfterne fordeles over et tilstrækkeligt stort område af CTU
 - 2 Brug skridsikkert overfladefriktionsmateriale, hvor det er relevant, for at reducere glidning af pakker;
 - 3 Brug kroge eller bøjler til at fastgøre surringer, hvor det er relevant;
 - 4 Fastgør ikke lasten med enheder, der overbelaster CTU'ens struktur;
 - 5 Stram ikke surringerne for meget, da de kan beskadige lasten; og
 - 6 Fastgør ikke surringsbånd ved hjælp af knuder.
 - 7 Du må ikke sømme stuvning, blokering eller afstivning fast på lastdækket på lukkede CTU'er.



110 Efter afslutning af pakningen

(vedrørende emballage til containere, se også spørgsmål 27-34 i bilag 1)

- 111 Før CTU'en lukkes, skal pakkeren udføre pakkefærdiggørelsesopgaver. Disse opgaver sikrer, at godset kan transporteres sikkert til bestemmelsesstedet og skal overholde kravene i CTU-koden som beskrevet i kapitel 11.
- 112 Selv om laster, der kræver gasning, ikke specifikt nævnt i kapitel 11, bør de, inden CTU's endelige lukning behandles, behandles i overensstemmelse med lokal lovgivning og være i overensstemmelse med bilag 9 til CTU-koden.
- 113 Kontaminering
- 1 Der kan fortsat være betydelige mængder i varer, der er desinficeret ved rygning, og bulkklaster, der er pakket i CTU'er. gasningshændelser som følge af utilstrækkelig ventilation af beholdere, efter at de er blevet åbnet, har fundet sted i mange lande, og
 - 2 CTU'er, der indeholder gasbehandlet gods, betragtes som farligt gods i klasse 9 i henhold til IMDG-koden, UN 3359. Koden bør kontrolleres for eventuelle aktuelle skiltekrav og den korrekte ordlyd af advarselsskiltet, der skal anbringes på CTU-dørene.
- 114 Sørg for, at både indersiden og ydersiden af containeren samt dens last er fri for synlig angreb af skadedyr
- 115 Anbring et ISO 17712-kompatibelt segl, (plumbe) når CTU'en transporteres internationalt. Flere oplysninger om segl findes i informationsmateriale IM9.
- Der bør føres en nøjagtig forseglingsfortegnelse fra oprindelsesstedet til bestemmelsesstedet. Seglnumre skal anføres på relevante dokumenter. Når det bliver nødvendigt at bryde en forsegling (f.eks. toldkontrol), skal årsagen til bruddet og nummeret på den nye forsegling noteres.
- 116 Bestem CTU's bruttomasse. For fragtcontainere, der transporteres ad søvejen, skal afskibere levere en verificeret bruttomasse til terminalen og skibsføreren som betingelse for lastning om bord. For alle CTU'er bør bruttomassen af den akollokerede CTU ikke overstige CTU'ens maksimalt tilladte bruttomasseværdi eller nogen national bestemmelse, der kan begrænse CTU'ens bruttomasse for en bestemt transportform.
- 117 Giv transportøren dokumentation, når farligt gods er pakket i eller på CTU'en, som skal indeholde en afsendererklæring og, hvor det kræves, en emballagecertifikaterklæring. Der kan anmodes om et sikkerhedsdatablad, som i så fald skal udleveres i papirudgave til transportvirksomheder på indre vandveje, når CTU skal transporteres ad vej, med jernbane eller ad indre vandveje.
- 118 Angiv CTU-nummeret, den verificerede bruttomasse og, når det kræves, plomberingsnummeret i de oplysninger, der skal gives til transportøren, så tidligt som transportvirksomheden kræver.

CTU-
kode
kapitel 11

Bilag til
CTU-kode
9

Informativt
materiale
IM9



12.0 Modtagelse og udpakning af CTU'er

12.1 Generel

- 1 Modtageren eller udpakningsvirksomheden af en CTU bør kontrollere, at enheden er i god stand, og underrette CTU-operatøren om enhver væsentlig skade.
- 2 Hvis det er relevant, kontrollere forseglingens integritet og sikre, at antallet svarer til det, der er angivet i transportdokumentationen
- 3 Vær opmærksom på ydre tegn på, at forsendelsen kan frembyde farer, såsom unormalt høje temperaturer, stoffer, der lækker fra enheden, eller deformation af CTU-paneler. Disse kan indikere, at enheden skal isoleres, eller at der kræves anden særlig omhu, før lasten pakkes ud
- 4 Vær opmærksom på, at enheden kan frembyde skadelig atmosfære, uanset om den stammer fra lasten eller rester af kontaminerings midler. Se generelt afsnit 5 ovenfor; og
- 5 Modtageren eller udpakningsvirksomheden bør kontrollere, at CTU'en og lasten er fri for synlig skadedyrsbekæmpelse. Fjern enhver synlig skadedyrsforurening i overensstemmelse med gældende lokale bestemmelser, eller underret den ansvarlige myndighed efter behov.



12.2 Udpakning af en CTU

- 1 Foretage en passende risikovurdering i forhold til de planlagte udpakningsaktiviteter, herunder ethvert krav om adgang til CTU'en eller en del heraf i en højde over jordoverfladen. sikre, at der anvendes passende udpakningsudstyr og -teknikker
- 2 Tagyderligere forholdsregler, når du åbner enheden, hvis lasten har flyttet sig under transporten. Brug af en sikkerhedsrem, der er fastgjort omkring de indvendige låsestænger, minimerer dørens frie bevægelighed, når den åbnes første gang;
- 3 Tage hensyn til skiltets art (f.eks. lavfriktionsplader eller genstande med højt tyngdepunkt) og være omhyggelig med at fjerneurring eller blokering, og
- 4 Enhver skade på lasten, der opdages under udpakningen, skal dokumenteres og meddeles transportøren og/eller CTU-operatøren og afsenderen, alt efter hvad der er relevant.



12.3 Returnering af den tomme CTU

- 1 Medmindre andet er aftalt, er modtageren ansvarlig for at sikre, at CTU'en er fuldstændig ren, fri for lastrester, skadelige materialer og synlige skadedyr;
- 2 Overholde gældende lokale miljøbestemmelser i forbindelse med bortskaffelse af lastrester, affald, indsats, sikringsmateriale og synlige skadedyr; og
- 3 Hvis varer, der pakkes ud af CTU'en, omfatter farligt gods, bør der udvises særlig omhu for at sikre, at der ikke er nogen fare tilbage. Dette kan omfatte særlig rengøring. Alle skilte og andre mærker, der henviser til den sidste forsendelse, skal fjernes eller slettes.

Tjekliste til pakning af containere

En tjekliste til sikker emballering og undgåelse af skadedyrskontaminering af fragtcontainere¹.

Instruktioner: Udfyld tjeklisten for hver beholder, der skal pakkes. Hvis NOGEN af svarene er "NEJ", skal du stoppe med at pakke, advare din vejleder. Send IKKE containeren.

	JA	NEJ	N/A
Pakkeområdet			
1 Er containertypen egnet til den last, der skal transporteres?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2 Er containeren placeret, så den er sikkert tilgængelig?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3 Er der truffet foranstaltninger for at undgå forurening af pakkeområdet med skadedyr?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4 Er der udarbejdet en pakkeplan, der viser arrangementerne af varerne i containeren?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5 Er de maksimalt tilladte nyttelastgrænser for containeren tilstrækkelige til den tilsigtede last?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6 Opfylder alle træpaller, lasteplads eller andet træemballage materiale ISPM-15-standarderne og viser de krævede markeringer?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7 Er det personale, der er udpeget til at pakke containeren, blevet uddannet til at forstå praksis med sikker pakning og sikring og undgåelse af skadedyrsforurening?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Container tilstand			
8 Er containerens ydre fri for jord eller andre synlige angreb af skadedyr?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9 Er containerens ydre i god stand og ikke væsentligt forvrænget, revnet eller bøjet?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10 Har containeren en gyldig CSC-godkendelsesplade?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11 Er containerens indre fri for tegn på skader, tegn på vandindtrængning, rust, rester, pletter eller snavs?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12 Er containerens indre fri for jord eller andre synlige angreb af skadedyr?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pakning af containeren			
13 Skal lasten pakkes fri for jord eller andre synlige skadedyrsangreb?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14 Er den tungere last blevet pakket i bunden af containeren med en lettere last ovenpå?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15 Fordeles lasten jævnt over containerens gulv for at sprede lasten?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16 Er tyngdepunktet omtrent i midten af containeren?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17 Er lasten pakket i omtrent lige lag?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18 Er pakker med pakkeorienteringsetiketter blevet stuvet den rigtige vej	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

19 Er der anvendt låsning, blokering eller surring for at forhindre, at lasten glider og vælter i containeren i nogen retning?

JA NEJ N/A

Farligt gods

- | | | | | |
|----|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 20 | Er alle pakker med farligt gods mærket og i overensstemmelse med IMDG-koden? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 21 | Er alle pakker med farligt gods ubeskadigede og i god stand? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 22 | Hvis farligt gods kun udgør en del af lasten, pakkes det så tæt på dørene som muligt? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 23 | Er containeren skiltet i overensstemmelse med IMDG-koden? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Efter pakning af containeren, men inden dørene lukkes

- | | | | | |
|----|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 24 | Er alle tomrum (huller) i laststuvningen og/eller mellem last - og containerstrukturen blevet udfyldt? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 25 | Er lastblokeringen og afstivningen fordelt over et tilstrækkeligt stort område af containeren (f.eks. ved hjælp af spredebjælker)? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 26 | Er surringer fastgjort til beholderen for ikke at overbelaste dens struktur? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 27 | Er både indersiden og ydersiden af containeren og dens last fri for jord eller andre synlige angreb af skadedyr? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Lukning af beholderen

- | | | | | |
|----|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 28 | Er dørene til containeren blevet forsvarligt lukket og låst? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 29 | Er der anbragt en forsegling på beholderen, og er dens nummer registreret? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Afsendelse af containeren

- | | | | | |
|----|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 30 | Er den verificerede bruttomasse for den emballerede container blevet meddelt transportøren så tidligt som krævet af transportøren? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 31 | Er containerens identitet og forseglingsnummeret for den emballerede container blevet meddelt transportøren så tidligt som krævet af transportøren? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 32 | Er en nøjagtig beskrivelse (herunder klassificering) af selve lasten og emballagen blevet meddelt transportøren for godsets vedkommende så tidligt som krævet af transportøren? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 33 | Er antallet og typerne af kolli og lastmassen (til toldformål) blevet meddelt transportøren for godsets vedkommende så tidligt som krævet af transportøren? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 34 | For farligt gods, er der så lavet en afsendererklæring og, hvor det kræves, en pakkecertifikaterklæring, som sendes til transportøren så tidligt som krævet af transportøren? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

¹ Oplysningerne i denne tjekliste vedrører kun fragtcontainere.

² CTU-koden er IMO/ILO/UNECE's adfærdskodeks for pakning af lasttransportenheder, 2014-udgaven. CTU-koden findes på både webstederne for Den Internationale Søfartsorganisations (IMO) www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/CTU-Code.aspx og De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europas (UNECE) www.unece.org/trans/wp24/guidelinespackingctus/intro.html.

Copyright © 2020 Ejes i fællesskab af COA, GSF, ICHCA International, TT Club og WSC. Alle rettigheder forbeholdes. Al brug, i enhver form eller på nogen måde, bør på passende vis tilskrive indehaverne af ophavsretten.

Sponsorerne



Container Ejerforening

Container Owners Association (COA) er en international organisation, der repræsenterer de fælles interesser for alle ejere af fragtcontainere. Hovedformålet er at udvikle standarder med henblik på at øge industriens effektivitet, at formidle information gennem konferencer, uddannelse og undervisning, at fremme sikker drift af containere og at styrke miljøbevidstheden.

www.containerownersassociation.org



Forum for globale afsendere

Global Shippers Forum (GSF) er den globale erhvervsorganisation, der repræsenterer eksportørers og importørers synspunkter som lastejere i internationale forsyningskæder og handelsprocedurer. Dets medlemmer er nationale afskiberorganisationer i over 20 lande på fem kontinenter, der søger sikker, konkurrencedygtig og miljømæssigt bæredygtig global handel. GSF deltog aktivt i udviklingen af CTU-koden.

www.globalshippersforum.com



ICHCA Internationale

ICHCA International giver interessenter inden for lasthåndtering og relaterede industrier en global stemme som en anerkendt NGO, der arbejder med internationale lovgivende organer. Gennem sit medlemsnetværk og internationale afdelinger påvirker ICHCA udformningen og udvekslingen af god praksis til gavn for alle, der arbejder i denne vigtige sektor og dens tilknyttede forsyningskæder. ICHCA har observatørstatus hos IMO, ILO og UNECE og var aktivt involveret i udviklingen af CTU-koden.

www.ichca.com



TT Klub

TT Club er den etablerede markedsledende uafhængige udbyder af gensidig forsikring og relaterede risikostyringstjenester til den internationale transport- og logistikindustri. TT Clubs primære mål er at hjælpe med at gøre branchen mere sikker og sikker. Klubben har mere end 1100 medlemmer, der spænder over containerejere og operatører, havne og terminaler og logistikvirksomheder, der arbejder på tværs af søfart, vej, jernbane og luft. TT Club er kendt for sin service af høj kvalitet, indgående branchekendskab og vedvarende medlemsloyalitet. TT Club deltog i udviklingen af CTU-kode.

www.ttclub.com



World Shipping Council

World Shipping Council (WSC), med kontorer i Washington, Bruxelles og Singapore repræsenterer den globale linjeindustri i spørgsmål vedrørende lovgivning, miljø og sikkerhed. WSC-medlemmer driver ca. 90% af den globale linjekapacitet og leverer omkring 400 regelmæssigt planlagte tjenester, der forbinder verdens kontinenter. Samlet set er disse

tjenesteydelser transport omkring 60% af værdien af den globale søbåren handel og mere end US \$ 4 billioner værd af varer årligt. WSC har observatørstatus i IMO og var aktivt involveret i udviklingen af CTU-koden.

www.worldshipping.org



