

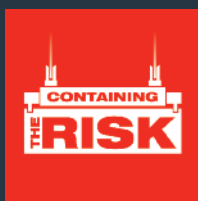
CARGO
INTEGRITY
GROUP

Кодекс ГТЕ: краткое руководство



СОДЕРЖАНИЕ

1. Введение	3
2. Руководство по Кодексу практики	4
3. Участники цепочки поставок	5
4. Основные требования	6
5. Вход в замкнутое пространство	8
6. Проверка состояния ГТЕ	9
7. Планирование перевозки опасных грузов (ОГ)	10
8. Тара	10
9. Укладка груза	11
10. Крепление	12
11. По завершении укладки	14
12. Прием и разгрузка ГТЕ	14
Чек-лист по укладке грузов в контейнеры	16
Cargo Integrity Group	18



Важность правильной загрузки

ТТ Клуб создал игру «Взвесим риски», которая позволяет оценить свои навыки укладки грузов. В ней используются блоки различных форм и размеров, помеченные условными значениями веса и символами хрупких или опасных грузов. По смыслу игры правильная загрузка обеспечит безопасное движение ГТЕ по всей цепочке поставок. Дополнительная информация доступна по адресу www.ttclub.com/cargo-integrity/.

Неверные действия при распределении и креплении грузовых транспортных единиц (ГТЕ) с грузом, а также различные ошибки в бизнес-процессах – от классификации и подготовки документов до декларирования и передачи данных, – по оценкам экспертов обходятся транспортной и логистической отрасли более чем в 6 миллиардов долларов США ежегодно.

Поэтому Cargo Integrity Group принимает меры для популяризации Кодекса практики ИМО / МОР / ЕЭК ООН по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (Кодекс ГТЕ) и устранения проблем, угрожающих безопасности грузоперевозок. В сотрудничестве с агентствами ООН, государственными органами и рядом представителей отрасли Cargo Integrity Group борется за повышение стандартов безопасной загрузки грузовых транспортных единиц и предотвращение заражения грузов вредителями.

На январь 2022 г. в Cargo Integrity Group входят Международное бюро по контейнерам и интермодальным перевозкам (МБК / ВИС), Ассоциация владельцев контейнеров (СОА), Международная федерация экспедиторских ассоциаций (FIATA), Глобальный форум грузоотправителей (GSF), Международная ассоциация по координации транспортно-грузовых операций (МАКТО / ICHCA International), ТТ Клуб и Всемирный совет судоходства (WSC).

Первое издание – сентябрь 2020 г. | Второе издание – 2022 г.

Благодарности

Данное руководство подготовлено совместно компаниями-партнёрами, информацию о которых можно найти на последней странице брошюры. Отдельная благодарность выражается Биллу Брассингтону из ETS Consulting, консультанту и автору Кодекса ГТЕ, за помощь в подготовке руководства и оказанную поддержку.

Отказ от ответственности

Информация, содержащаяся в настоящей брошюре, основана на общепринятой передовой практике и, в частности, Кодексе практики ИМО / МОР / ЕЭК ООН по укладке грузов в грузовые транспортные единицы, издание 2014 года (Кодекс ГТЕ).

© Авторские права принадлежат совместно участникам Cargo Integrity Group, 2022. При любом использовании в любой форме и любым способом правообладатели должны быть упомянуты.

Перевод на русский язык: Владимир Шмелёв, 2021

Кодекс ГТЕ: краткое руководство

1.0 Введение

- 1.1 Информация, содержащаяся в настоящем руководстве, учитывает общепринятую передовую практику и, в частности, Кодекс практики ИМО/МОТ/ЕЭК ООН по укладке грузов в грузовые транспортные единицы, издание 2014 года (Кодекс ГТЕ)¹.
- 1.2 Целью руководства является содействие правильной загрузке, транспортировке и разгрузке грузовых транспортных единиц (ГТЕ), включая грузовые контейнеры. Эта информация предназначена для помощи в планировании и выполнении загрузки и может быть полезна грузоотправителю, перевозчику и грузополучателю. Она также поможет предотвратить заражение вредителями и повреждение ГТЕ и грузов, перевозимых автомобильным, железнодорожным и морским транспортом.
- 1.3 Использование ГТЕ снижает определенные физические опасности для перевозимых грузов. Однако неправильная или небрежная укладка грузов в ГТЕ или отсутствие надлежащей блокировки, крепления или найтовки могут привести к инцидентам во время погрузочно-разгрузочных работ или транспортировки, травмам, повреждению самого груза, погрузочно-разгрузочного оборудования, транспортной инфраструктуры или окружающей среды.
- 1.4 Значительно возросло количество типов грузов, перевозимых в грузовых контейнерах; благодаря таким инновациям как флекситанки, стало возможным перевозить в грузовых транспортных единицах тяжелые и сыпучие грузы, которые традиционно загружались непосредственно в трюм судна (например, камень, сталь, отходы, негабаритные грузы). Сотрудник, который занимается укладкой и креплением груза в ГТЕ или на ней, возможно, будет последним, кто видит, что происходит внутри грузовой единицы, после чего ее откроют только в конечном пункте назначения. От навыков этого сотрудника во многом зависит сохранность груза и работа других участников транспортной цепочки, в том числе:
 - водителей транспортных средств и других участники дорожного движения;
 - железнодорожников;
 - экипажей судов во внутренних водах;
 - обслуживающего персонала и донеров в портах/терминалах;
 - экипажей судов в международных водах;
 - лиц, выполняющих установленные законом процедуры по проверке грузов;
 - лиц, которые разгружают ГТЕ в месте назначения.
- 1.5 Неправильно загруженная ГТЕ может представлять опасность для окружающих, являясь потенциальной причиной дорожно-транспортного происшествия или крушения поезда. Насколько важно обеспечить надлежащую укладку и крепление груза при перевозке, можно увидеть на фотографиях, иллюстрирующих последствия неправильной загрузки в разделе «Информационные материалы» Кодекса ГТЕ (информационный материал IM1).
- 1.6 Информация в настоящем руководстве описывает исключительно общие закономерности. Следует помнить, что перевозка различных товаров и типов грузов имеет свои отличия и особенности.
- 1.7 **Памятка, относящаяся только к укладке грузов в контейнерах (но не в ГТЕ других типов), представлена в Приложении 1.**
- 1.8 Настоящее руководство носит рекомендательный характер.

Информационный материал IM1

¹ С Кодексом ГТЕ можно ознакомиться на сайтах Международной морской организации (ИМО) www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/CTU-Code.aspx и Европейской экономической комиссии ООН (ЕЭК ООН) www.unece.org/trans/wp24/guidelinespackingctus/intro.html

2.0 Руководство по Кодексу ГТЕ

- 2.1 Для разных участников цепочки поставок наиболее важными будут разные главы Кодекса ГТЕ, но каждый должен быть ответственным при выполнении своих собственных процедур и выборе субподрядчиков. Некоторые разделы Кодекса ГТЕ адресованы конкретным участникам цепочки, таким как грузоотправители и специалисты по погрузке и выгрузке. В главе 3 «Основные требования» и в главе 4 «Цепочки ответственности и информация» выделяются те части Кодекса ГТЕ, которых следует придерживаться одному, нескольким или всем участникам цепочки поставок.
- 2.2 В настоящем руководстве будут рассмотрены основные этапы загрузки, перечисленные в главе 3 Кодекса, и, где это уместно, будут объяснены обязанности различных участников цепочки поставок.
- 2.3 В главах 5, 6 и 7 обсуждаются общие условия транспортировки, а также различные свойства и пригодность различных типов ГТЕ. Дополнительные указания по этим темам приведены в приложении 3 (предотвращение ущерба в результате конденсации), приложении 4 (таблички допусков), приложении 5 (приёмка ГТЕ) и приложении 6 (минимизация риска видимого заражения вредителями).
- 2.4 Цель главы 8 – помочь грузоотправителям удостовериться, что ГТЕ соответствует применимым нормам без серьезных недостатков или видимого заражения вредными организмами и подходит для предполагаемого груза.
- 2.5 Главы 9 и 12 имеют ключевое значение для тех, кто непосредственно занимается загрузкой и разгрузкой. Глава 9 направляет специалистов к соответствующим положениям в приложении 7, где представлена подробная информация о распределении нагрузки, устройствах крепления, возможностях крепежных устройств и т.д. Информационный материал IM5 (Краткое руководство по найтовке) дополнительно помогает специалистам по погрузке с найтовкой различными способами и расчетом сил. Глава 12 информирует получателей и/или тех, кто выгружает груз, о действиях, которые следует предпринять по прибытии и разгрузке загруженной ГТЕ.
- 2.6 В главе 10 даются дополнительные рекомендации по укладке опасных грузов, а в главе 11 описываются действия, которые необходимо выполнить после того, как загрузка будет завершена, и до того, как ГТЕ будет передана для следующего этапа перевозки. Обычно они включают в себя установку пломб, что также рассматривается в информационном материале IM9.

Кодекс
ГТЕ,
гл. 3, 4

Кодекс
ГТЕ,
гл. 5, 6, 7

Кодекс
ГТЕ,
прил.
3, 4, 5, 6

Кодекс
ГТЕ,
гл. 8

Кодекс
ГТЕ,
гл. 9, 12

Кодекс
ГТЕ,
прил. 7

Информационный
материал
IM5

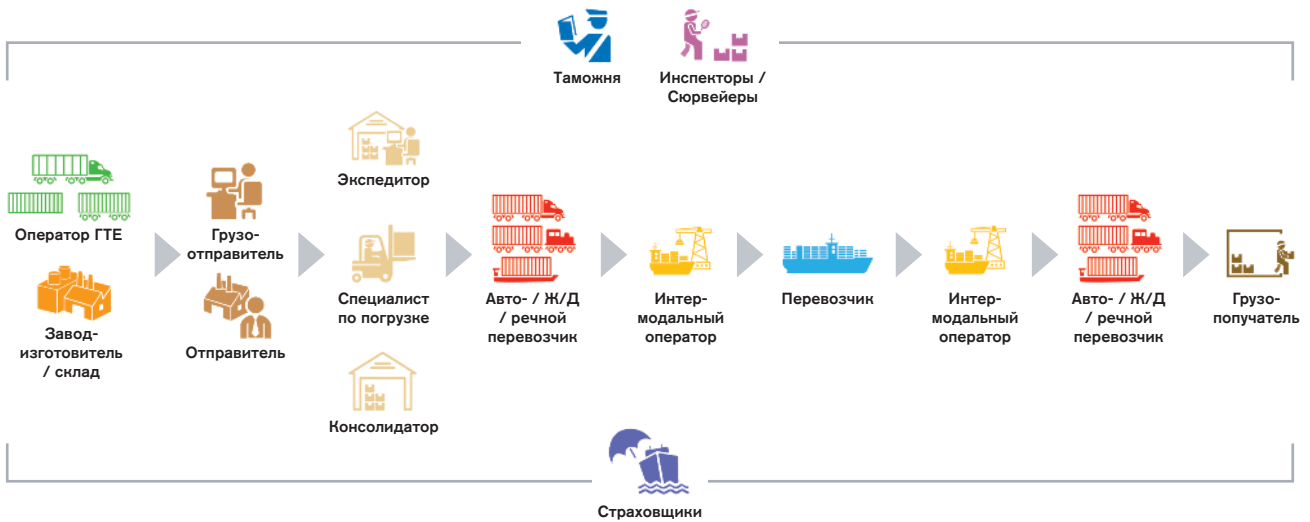
Кодекс
ГТЕ,
гл. 10, 11

Информационный
материал
IM9



3.0 Участники цепочки поставок

- 3.1 Кодекс ГТЕ дает определения участникам цепочки поставок и устанавливает их обязанности. Краткое изложение ключевых требований к каждому из основных участников приведено в разделе 4 ниже.
- 3.2 Следует учитывать, что в цепочке поставок гораздо больше участников, включая указанных в циркуляре MSC.1/Circ.1531², которые могут влиять на безопасность перевозки груза от отправителя к получателю. Они указаны на схеме ниже.



Стоит также помнить, что многие функции может выполнять одна организация или единая структура. Например, понятие «Грузоотправитель» может включать в себя:



Аналогичным образом в любой интермодальной цепочке поставок может быть несколько перегрузок с использованием различных видов транспорта:



- 3.3 Участники цепочки поставок должны точно и тщательно передавать друг другу всю информацию, требующуюся с точки зрения безопасности, фитосанитарного и таможенного контроля, а также для соблюдения иных правил и требований. Это необходимо, чтобы обеспечить соблюдение местного законодательства и минимизировать все возникающие при перевозке риски. Особенно важно в точности, исчерпывающе и своевременно сообщать обо всех характеристиках груза.

² Памятка для выбора поставщиков услуг, связанных с ГТЕ (MSC.1/Circ.1531).



4.0 Основные требования

(в отношении загрузки контейнера см. также позиции 1-7 чек-листа процесса укладки грузов в контейнеры из Приложения 1)

4.1 Перевозка груза в ГТЕ осуществляется по стандартной процедуре, которая независимо от вида транспорта и договора перевозки начинается с планирования размещения груза и погрузки и заканчивается доставкой в пункт назначения. Для безопасной транспортировки груза в ГТЕ или на ГТЕ требуются слаженные усилия всех участников транспортной цепочки, а кроме того:

- Отправитель в случае необходимости должен предоставить упаковку, защищающую груз.
- Специалист по погрузке должен проверить, что ГТЕ не имеет повреждений или их признаков, видимого заражения вредителями или остатков предыдущего груза, исключив возможность загрязнения. Груз, предназначенный для укладки в ГТЕ, также не должен быть заражен или загрязнен.
- При погрузке необходимо поместить элементы груза (грузовые места) в ГТЕ или на нее, обеспечив их правильное размещение и крепление так, чтобы они выдержали ожидаемые динамические нагрузки во время транспортировки.
- Грузоотправитель должен правильно классифицировать груз и не позднее установленного перевозчиком срока сообщить ему соответствующие данные, в том числе (в случае грузовых контейнеров) подтвержденную массу брутто.
- Перевозчики на всем протяжении транспортной цепочки должны бережно обращаться с ГТЕ.
- Грузополучатель должен проверить наличие видимого заражения вредителями, сообщить о состоянии груза отправителю и грузоотправителю и очистить ГТЕ после разгрузки.

Кодекс
ГТЕ,
глава 3

4.2 Общие положения

1. Обеспечьте безопасную рабочую обстановку, используя подходящее оборудование для обработки груза и необходимые средства индивидуальной защиты, а также.
2. Не курите, не принимайте пищу и не употребляйте любые напитки во время укладки, крепления и разгрузки.



4.3 Планирование и прибытие

Информационный материал IM3

1. Выбирайте наиболее подходящий тип ГТЕ для размещения груза во время запланированной перевозки. Типы ГТЕ, применяемые на различных видах транспорта, описаны в информационном материале IM3.

Из-за физических характеристик сухих (сыпучих) грузов или ограничений в месте загрузки/разгрузки может потребоваться использование особых видов ГТЕ (включая платформы с открытым верхом или боковой загрузкой). Для наливных или насыпных грузов применяются специально разработанные ГТЕ, в том числе различные виды цистерн (танк-контейнеров). Если требуется среда с регулируемой температурой, следует использовать рефрижераторную ГТЕ. Доступны также термоизолированные и другие специализированные ГТЕ для определенных товаров.

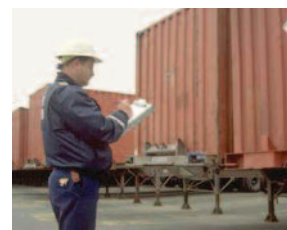
2. Разместите ГТЕ так, чтобы обеспечить безопасную загрузку.
3. Убедитесь, что ГТЕ и груз, подлежащий загрузке, не имеют видимого заражения вредными организмами³. Примите необходимые меры для предотвращения заражения вредителями (например, фумигация).
4. Разработайте план укладки груза.
5. Не превышайте разрешенные ограничения грузоемкости единицы или максимально допустимую массу брутто согласно национальным правилам или табличке о допущении по условиям безопасности КБК⁴.



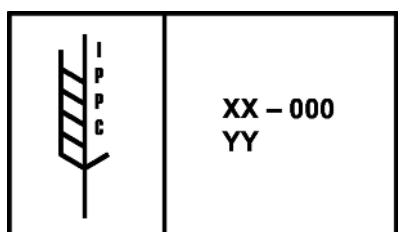
Выберите правильный тип ГТЕ



Придайте безопасное положение для загрузки



Проверьте внутри и снаружи



Маркировка IPPC



Табличка допуска по условиям безопасности КБК

6. Если для загрузки и крепления используются древесные материалы, убедитесь, что они правильно обработаны и промаркированы в соответствии со стандартом ISPM 15 конвенции IPPC⁵. Несоблюдение этого требования может привести к переносу вредителей, которые могут нанести серьезнейший урон посевам, деревьям, прочим растениям, а также животным. Это может стать причиной отказа во ввозе ГТЕ и груза, после чего потребуется вернуть их в место происхождения.

³ См. Руководство Международной конвенции по защите растений «Обеспечение чистоты в цепочке поставок морских контейнеров: руководство IPPC по передовой практике по мерам минимизации заражения вредителями» (www.fao.org/publications/card/en/c/CA7963EN) и основанную на нем брошюру «Сдерживание распространения инвазивных вредителей морскими контейнерами» (www.fao.org/documents/card/en/c/ca7670en).

⁴ Международная конвенция по безопасным контейнерам (КБК) 1972 г. с поправками.

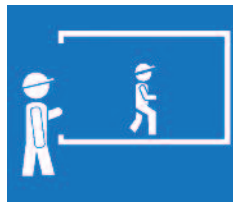
⁵ Международный стандарт по фитосанитарным мерам № 15 (ISPM 15) «Требования к древесным упаковочным материалам, применяемым в международной торговле», изданную секретариатом Международной конвенции по защите растений (www.fao.org/3/a-mb160e.pdf).



5.0 Вход в замкнутое пространство

(применимо к процессам погрузки и выгрузки)

- 5.1 Имейте в виду, что атмосфера в ГТЕ может быть опасной. Поэтому перед первым входом следует провести надлежащую вентиляцию.



- 5.2 Внутренняя атмосфера ГТЕ может измениться под влиянием предыдущих перевезённых грузов, в результате чего может возникнуть недостаток кислорода или образоваться токсичный газ. Если в ГТЕ перевозился груз, о котором известно, что он влияет на внутреннюю атмосферу, или если груз был подвергнут фумигации⁶, то грузовой отсек должен быть обязательно проверен перед входом (а если возможно, то перед открытием дверей). Рекомендации можно найти в Кодексе в разделе 5 «Измерение газового состава» и разделе 7 «Вентиляция» приложения 5 «Приёмка ГТЕ», а также разделе 4 «Вентиляция» приложения 9 «Фумигация».
- 5.3 Двери нужно открыть, грузовое пространство ГТЕ – провентилировать. Процедуры выполняются только после того, как будет установлено, что это безопасно.
- 5.4 Сначала должен войти только один человек, а второй должен оставаться снаружи, чтобы следить за его действиями. Если человек, вошедший в ГТЕ, не может самостоятельно выйти оттуда, другой человек должен вызвать помощь и войти в ГТЕ только при наличии соответствующих СИЗ⁷ и/или после вызова экстренных служб.

Кодекс
ГТЕ,
приложе-
ние 5

Кодекс
ГТЕ,
приложе-
ние 9

⁶ Контейнеры, подвергшиеся фумигации, следует обозначать соответствующей маркировкой. Поскольку не все ГТЕ снабжаются такой маркировкой, необходимо соблюдать осторожность при открытии дверей.

⁷ Средства индивидуальной защиты.

6.0 Проверка состояния ГТЕ

(для контейнеров см. также вопросы 8-12 чек-листа процесса укладки грузов в контейнеры из Приложения 1)

1. Проверьте ГТЕ, чтобы убедиться, что табличка допуска по условиям безопасности КБК действительна и что снаружи и внутри нет следов повреждений, ржавчины, остатков груза, пятен и мусора.
2. Остатки, пятна и мусор могут повредить груз или упаковку.
3. Серьезные повреждения могут отрицательно сказаться на фактической вместимости ГТЕ по сравнению с заявленной.



Пыль и остатки груза



Марки пятна⁸



Мусор и подкладочный материал

4. Проверьте наличие следов ржавчины или следов воды, которые могут указывать на наличие дыр или других повреждений, пропускающих влагу. Если состояние ГТЕ неудовлетворительное и/или не соответствует загружаемым товарам, обратитесь к оператору ГТЕ.
5. Проверьте ГТЕ и груз, подлежащий погрузке, на предмет видимого внутреннего и внешнего заражения вредителями. Если есть признаки видимого заражения вредителями, обратитесь в местное подразделение национальной организации по защите растений за информацией о заражении, связанном с растениями, или в ведомство по карантину животных.



Загрязнение почвой



Загрязнение животными



Заражение насекомыми



⁸ Изображение использовано с разрешения института IICL (www.iicl.org).

7.0 Планирование перевозки опасных грузов (ОГ)

- 7.1 Термин «опасные грузы» (ОГ) относится к тем товарам, которые определены как таковые в международных правилах (например, в Международном кодексе морской перевозки опасных грузов МКМПОГ). К ним причисляются вещества, материалы или изделия, транспортировка которых связана с риском ущерба здоровью, безопасности или имуществу.



- 7.2 Размещение опасных грузов разных классов в одной ГТЕ строго регламентировано и, как правило, запрещено. При необходимости перевезти опасные грузы разных классов в одной и той же грузовой единице следует свериться с общей таблицей совместимости в МКМПОГ.
- 7.3 Помимо общих требований разделения грузов разных классов, грузоотправитель должен знать о химической несовместимости отдельных опасных грузов. Важно проверять документацию на каждое отправляемое химическое вещество или изделие, чтобы не допустить загрузку несовместимых грузов в ГТЕ.
- 7.4 Существует множество требований, касающихся:
- надлежащей упаковки для опасных грузов;
 - документации, которая должна быть подготовлена для полного и точного описания перевозимых товаров и их упаковки;
 - информационных табличек, маркировки и знаков, которые должны быть размещены на ГТЕ с опасными грузами.
- 7.5 Грузоотправитель обязан знать и выполнять все требования международных правил безопасной перевозки опасных грузов и в полной мере информировать специалистов по погрузке об этих требованиях.

8.0 Тара

- 8.1 Использование ГТЕ не исключает необходимости использования дополнительной упаковки для груза. Выбор типа упаковки (тары) требует ответственного отношения. Она должна быть достаточно прочной, чтобы выдерживать штабелирование внутри ГТЕ, а также вертикально и горизонтально действующие силы во время перевозки автомобильным, железнодорожным или морским транспортом. Дополнительную информацию можно найти в главе 5 «Общие условия перевозки» Кодекса ГТЕ.
- 8.2 Любая упаковка, будь то ящики, барабаны, обрешетки и т.п., должна иметь необходимый запас прочности, позволяющий выдерживать нагрузки при нормальной транспортировке и эффективно удерживать груз. Прочность и требуемый срок службы внутренней и внешней упаковки зависит от характеристик груза, маршрута перевозки и видов транспорта, которые будут использоваться между пунктом отправления и местом назначения.
- 8.3 Специальная упаковка
1. Важно, чтобы груз не перемещался внутри коробки, ящика или другой емкости, в которую он упакован. Чтобы обездвигнуть содержимое, необходимо обеспечить соответствующую амортизацию внутри упаковки и/или заблокировать и закрепить содержимое.
 2. Тяжелую технику и предметы, неоднородные по форме или габаритам, следует упаковать в решетчатую тару или ящики, либо уложить на поддоны, чтобы обеспечить простоту погрузки-разгрузки и компактную укладку.
 3. Каждая коробка или ящик должны выдерживать вес и давление груза, уложенного в штабель до восьми футов высотой.
- 8.4 Коробки и ящики должны выдерживать боковое давление, оказываемое соседним грузом, составляющее до 70% от веса вертикального штабелирования. Это поможет предотвратить раздавливание содержимого под действием сил, возникающих при транспортировке.

9.0 Укладка груза

(об укладке груза в контейнеры см. также вопросы 13-19 чек-листа процесса укладки грузов в контейнеры из Приложения 1)

9.1 Общие принципы

При планировании укладки груза в ГТЕ следует соблюдать ряд основных правил:



1. Применяйте крепление, блокировку, ремни, цепи или их сочетание для предотвращения скольжения и опрокидывания груза в любом направлении.
2. Распределите тяжелый груз по площади пола и убедитесь, что центр тяжести упакованной ГТЕ расположен правильно.
3. Не наращивайте различные уровни грузовых мест. Неровное штабелирование без блокировки и надлежащего крепления приведет к повреждению груза.
4. Не размещайте тяжелые грузы поверх легких грузов.
5. Не грузите вещи с неприятным (даже потенциально) запахом вместе с чувствительными товарами (впитывающими запахи).
6. Соблюдайте инструкции по обращению с тарой, например «THIS SIDE UP!».

9.2 Укладка некоторых особых видов грузов

1. Грузы с высоким или смещённым центром тяжести (высокие, имеющие малую площадь основания и/или легкую опорную конструкцию) особенно подвержены риску падения. Для таких предметов требуется поддержка со стороны соседних грузовых мест при тесной укладке, либо достаточное пространство вокруг, чтобы обеспечить возможность применения прямых найтовов.
2. Тяжеловесные грузы (массой более 0,25P⁹), такие как оборудование (которое также может иметь высокий или смещённый центр тяжести) и «плотные» грузы (рулоны стали, мраморные и гранитные блоки) требуют распределения нагрузки на основные структурные компоненты ГТЕ.
3. Автомобили и другой колесный транспорт, барабаны, бухты и трубы должны быть упакованы таким образом, чтобы не повредить пол / грузовую палубу ГТЕ. Непневматические колеса, катушки и трубы (которые также могут рассматриваться как тяжеловесные грузы) должны поддерживаться на балках, которые, в свою очередь, должны быть размещены на основных конструктивных элементах ГТЕ. Кроме того, изогнутые поверхности следует подпереть башмаками достаточного размера, которые крепятся к опорным балкам. Башмаки не следует прибивать гвоздями к полу ГТЕ.



Кодекс ГТЕ
Прил. 7, разд. 4.1



Кодекс ГТЕ
Прил. 7, разд. 3.1



Кодекс ГТЕ
Прил. 7, разд. 2.3.5

⁹ Предметы массой более 25% от полезной нагрузки ГТЕ.

9.3 Укладка опасных грузов

(об укладке в контейнеры см. также вопросы 20-23 чек-листа процесса укладки грузов в контейнеры из Приложения 1)

Глава 10 Кодекса ГТЕ дает упаковщикам дополнительные рекомендации по упаковке и укладке опасных грузов:

- Убедитесь, что все грузовые места должным образом промаркированы и снабжены знаками.
- По возможности размещайте опасные грузы ближе к дверям.
- Прикрепите необходимые информационные таблички на внешней стороне ГТЕ.
- Не загружайте поврежденные грузовые места.



Кодекс
ГТЕ,
глава 10

9.4 Инструкции по упаковке и креплению для конкретных товаров

Разнообразие типов грузов и упаковки означает, что в настоящей брошюре невозможно дать конкретные подробные инструкции по каждому типу. Рекомендациями по конкретным типам товаров или упаковки может располагать оператор ГТЕ.

10.0 Крепление

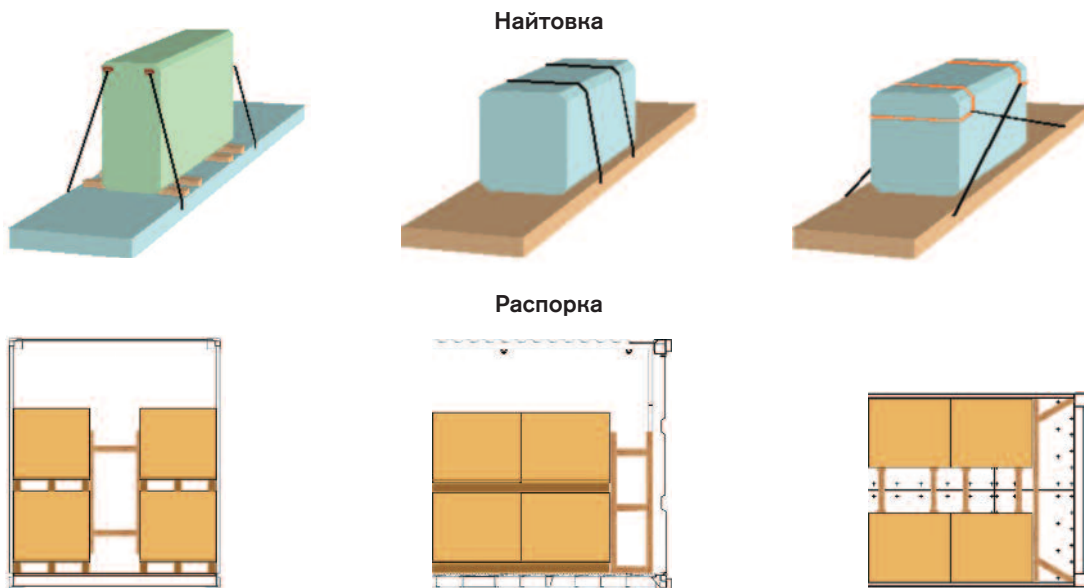
(о креплении грузов в контейнерах см. также вопросы 24-26 чек-листа процесса укладки грузов в контейнеры из Приложения 1)

- 10.1 При планировании загрузки необходимо обеспечить **плотную укладку**, в которой все грузовые места плотно уложены в пределах ограничивающих конструкций боковых и торцевых стенок ГТЕ, либо **закрепленную укладку**, в которой грузовые места не занимают все пространство и поэтому должны быть закреплены в пределах ограничивающих конструкций ГТЕ путем блокировки и/или применения найтовов. См. раздел 1 приложения 7 Кодекса («Планирование укладки»).



Кодекс
ГТЕ,
приложение 7

- 10.2 При **плотной укладке** допускаются небольшие пробелы между предметами (грузовыми местами), которые являются неизбежными и необходимыми для удобной укладки груза и разгрузки, и заполнять их нет необходимости. Общая протяженность пустот в любом направлении по горизонтали не должна превышать 15 см. Если это значение превышено, грузовые места должны быть заблокированы в каждом зазоре или перемещены так, чтобы объединить все пустоты в одну, которая затем может быть заполнена специальной подкладкой или блокирующими элементами.
- 10.3 При **плотной укладке** грузовые места небольшого размера необходимо дополнительно закрепить, чтобы они не приподнимались во время транспортировки. Для обеспечения целостности укладки могут потребоваться подкладочные мешки или сетка.
- 10.4 Неплотные или **закрепленные укладки** требуют особого крепления грузовых мест, и специалисту по погрузке следует крепить отдельные грузовые места с учётом предотвращения опрокидывания, а также использовать распорки для предотвращения скольжения.
- 10.5 Настоятельно рекомендуется использовать угловые стойки для предотвращения продольного смещения груза. Если груз перевозится по железной дороге, в передней и задней части ГТЕ всегда должны ставиться необходимые распорки с использованием угловых стоек в качестве ограничителей.



- 10.6 Во избежание бокового смещения груз должен быть зафиксирован путем установки блокировок и распорок между грузом и краями настила пола. Стены и двери ГТЕ не должны использоваться для поддержки блокировок и распорок.
- 10.7 Для предотвращения смещения груза и повреждения его и/или дверей ГТЕ можно дополнительно установить блокировку и распорку к верхней торцевой балке, которая соединяет две задние угловые стойки.
- 10.8 При использовании древесных материалов для блокировки и распорки убедитесь, что они должным образом обработаны и маркированы в соответствии с ISPM15. Древесина должна быть прочной и не иметь поперечных волокон, сухой гнили, сучков, глазков или трещин.
- 10.9 При креплении груза:
1. Закрепляйте груз таким образом, чтобы вес равномерно распределялся по достаточно большой площади пола ГТЕ.
 2. При необходимости используйте нескользящий фрикционный материал (например, специальные резиновые коврики), чтобы грузовые места не скользили.
 3. Применяйте крюки или скобы для крепления ремней и цепей, где это необходимо.
 4. Не закрепляйте груз устройствами, чрезмерно нагружающими конструкцию ГТЕ.
 5. Не натягивайте ремни и цепи слишком сильно, чтобы не повредить груз.
 6. Не закрепляйте плетеные синтетические найтовы узлами.
 7. Не прибивайте к грузовой палубе закрытых ГТЕ распорки, блокировочный и подкладочный материал.



11.0 По завершении укладки

(относительно загрузки контейнеров см. также вопросы 27-34 чек-листа процесса укладки грузов в контейнеры из Приложения 1)

11.1 Перед закрытием ГТЕ необходимо выполнить ряд обязательных действий для завершения загрузки. Эти действия обеспечивают безопасную транспортировку груза к месту назначения и должны соответствовать требованиям Кодекса ГТЕ (см. главу 11 Кодекса).

Кодекс
ГТЕ,
глава 11

11.2 Хотя это специально не оговорено в главе 11, до окончательного закрытия ГТЕ грузы, требующие фумигации, должны быть обработаны в соответствии с местным законодательством и соответствовать приложению 9 Кодекса ГТЕ.

Кодекс
ГТЕ,
Приложение 9

11.3 Фумигация

1. Грузовые места и грузы без тары, подвергавшиеся фумигации, могут представлять значительный риск после загрузки в ГТЕ. Во многих странах имели место инциденты с выделением вредного газа после открытия контейнеров из-за их недостаточной вентиляции.
2. ГТЕ, содержащие фумигированные товары, считаются опасными грузами класса 9 согласно МКМПОГ, номер ООН 3359. С помощью Кодекса необходимо уточнить действующие требования к размещению и правильной формулировке предупреждающего знака, который должен быть размещен на дверях ГТЕ.

11.4 Проверьте, что внутри и снаружи на контейнере и грузе отсутствуют видимые признаки заражения вредителями.

11.5 В случае международной перевозки разместите на ГТЕ пломбу в соответствии с ISO 17712. Более подробную информацию о пломбах можно найти в информационном материале IM9.

Необходимо вести точный учет пломб, использовавшихся от пункта отправления до пункта назначения. Номера пломб должны быть указаны в соответствующих документах. Когда возникает необходимость взломать пломбу (например, при таможенном досмотре), следует указать причину этого и номер новой пломбы.

Информационный
материал
IM9

11.6 Определите полную массу ГТЕ. При морской перевозке грузовых контейнеров грузоотправитель обязан сообщить терминалу и капитану судна подтвержденную массу брутто (VGM) – это обязательное условие погрузки на борт. Масса брутто любой загруженной ГТЕ не должна превышать максимально разрешенного значения массы брутто ГТЕ или иных предельных значений, установленных национальным законодательством в области конкретного вида транспорта.

11.7 В случае перевозки опасных грузов предоставьте перевозчику документацию, включая декларацию грузоотправителя и, при необходимости, свидетельство о загрузке контейнера (транспортного средства). Может быть запрошен паспорт безопасности – в таком случае он должен быть предоставлен на бумажном носителе компании, которая будет перевозить ГТЕ автомобильным, железнодорожным или внутренним водным транспортом.

11.8 Номер ГТЕ, подтвержденную массу брутто и, при необходимости, номер пломбы следует сообщить перевозчику вместе с прочей информацией, предоставляемой по первому его требованию.



12.0 Прием и разгрузка ГТЕ

12.1 Общие меры предосторожности

1. Грузополучатель или специалист по выгрузке должен проверить исправность ГТЕ и уведомить оператора ГТЕ о любых значительных повреждениях.

2. Проверьте целостность пломбы и убедитесь, что ее номер соответствует указанному в транспортной документации (если применимо).
3. Обращайте внимание на внешние признаки того, что груз может представлять опасность. Например, аномально высокие температуры, подтекания из ГТЕ или деформация ее панелей. Это может указывать на то, что перед разгрузкой ГТЕ следует изолировать или требуются другие меры особой предосторожности.
4. Имейте в виду, что атмосфера внутри ГТЕ может быть опасной из-за газов, которые выделяет груз, либо из-за остатков фумигантов. В целом об этом см. раздел 5 выше.
5. Грузополучатель или специалист, разгружающий ГТЕ, должен проверить, что ГТЕ и груз не заражены вредными организмами. Если необходимо, очистите их от заражения в соответствии с применимыми местными правилами или уведомите ответственный орган.



12.2 Разгрузка ГТЕ

1. Проведите соответствующую оценку рисков, которые могут быть связаны с запланированными действиями по разгрузке, включая особенности доступа к ГТЕ или любой ее части на высоте. Убедитесь, что используется подходящее оборудование и методы разгрузки.
2. Примите дополнительные меры предосторожности при открытии ГТЕ на случай, если груз сместился во время транспортировки. Использование предохранительного ремня, закрепленного на внутренних запорных штангах, минимизирует свободное движение двери при ее первом открытии.
3. Учитывайте характер груза (например, предметы с низким коэффициентом трения или высоким или смещенным центром тяжести) и будьте осторожны при удалении наитовов или блокировок.
4. Любое повреждение груза, обнаруженное во время разгрузки, должно быть задокументировано, и о нем необходимо сообщить, в зависимости от ситуации, перевозчику и/или оператору ГТЕ, а также грузоотправителю.



12.3 Возврат порожней ГТЕ

1. Если не согласовано иное, грузополучатель несет ответственность за то, чтобы ГТЕ была полностью чистой, без остатков груза, вредных материалов и видимых вредителей.
2. Соблюдайте действующие местные экологические нормы в отношении утилизации остатков груза, отходов, подкладочных и крепежных материалов и видимых вредных организмов.
3. Если среди разгружаемых грузов есть опасные, необходимо принять дополнительные меры к тому, чтобы ГТЕ не представляла опасности после разгрузки. Может потребоваться специальная очистка. Все информационные таблы и прочие элементы маркировки, относящиеся к последней перевозке, должны быть сняты или уничтожены.

Чек-лист по укладке грузов в контейнеры

Памятка для безопасной загрузки контейнеров и предотвращения заражения их вредителями¹.

Инструкция: заполните чек-лист для каждого загружаемого контейнера. Если **хотя бы на один** из пунктов вы ответили «**НЕТ**», немедленно прекратите загрузку и сообщите своему руководителю. **НЕ** отправляйте контейнер.

	ДА	НЕТ	Н/П	Положения Кодекса ГТЕ ²
Грузовое пространство				
1 Подходит ли тип контейнера для перевозимого груза?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Гл. 7
2 Расположен ли контейнер так, чтобы доступ к нему был безопасным?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Гл. 8.3 / Прил. 5, разд.2
3 Были ли приняты меры для предотвращения заражения грузового пространства вредителями?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Гл. 8.2.4 / Прил. 6
4 Подготовлен ли план укладки с указанием расположения грузовых мест в контейнере?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Прил. 7, разд.1
5 Является ли максимально допустимая полезная нагрузка контейнера достаточной с учетом массы перевозимого груза?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Прил. 4, разд.2
6 Все ли деревянные поддоны, древесный подкладочный и упаковочный материал соответствуют требованиям ISPM15 и имеют необходимую маркировку?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Прил. 7, разд.1.14
7 Прошёл ли персонал, которому поручена загрузка контейнера, подготовку по методам безопасной укладки и крепления груза и предотвращения заражения его вредителями?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Гл. 13 / Прил. 10
Состояние контейнера				
8 Отсутствует ли на внешних поверхностях контейнера почва и видимые признаки заражения вредителями?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Гл. 8.2.2.9 / Прил. 6
9 Внешний вид контейнера в хорошем состоянии, существенные деформации, трещины и погнутости отсутствуют?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Гл. 8.2.2
10 Имеется ли на контейнере действующая табличка допуска по условиям безопасности КБК?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Гл. 8.2.1 / Прил. 4
11 Отсутствуют ли внутри контейнера следы повреждений, признаки проникновения воды/влаги, ржавчина, остатки груза или крепления, пятна или мусор?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Гл. 8.2.3 / Прил. 6
12 Отсутствуют ли внутри контейнера почва, видимые признаки заражения вредителями?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Гл. 8.2.4 / Прил. 6
Загрузка контейнера				
13 Отсутствуют ли на грузе следы почвы, видимые признаки заражения вредителями?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Прил. 6
14 Был ли упакован более тяжелый груз на дно контейнера, а более легкий – наверх?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Прил. 7, разд.3.2.3
15 Равномерно ли распределен груз по полу контейнера?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Прил. 7, разд.3.1
16 Находится ли центр тяжести примерно в центре контейнера?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Прил. 7, разд.3.1.4
17 Уложен ли груз примерно ровными слоями (уровнями)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Прил. 7, разд.3.2
18 Правильно ли уложены грузовые места с маркировкой «THIS SIDE UP!» и т.п.?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Прил. 7, добавл. 1, разд.3
19 Используется ли блокировка, распорка или найтовка для предотвращения скольжения и опрокидывания груза в контейнере в любом направлении?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Прил. 7, разд.2

	ДА	НЕТ	Н/П	Положения Кодекса ГТЕ ²
Опасные грузы				
20 Все ли места с опасными грузами снабжены маркировкой и знаками опасности в соответствии с МКМПОГ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Гл. 10.2.10 / МКМПОГ
21 Все ли места с опасными грузами в целостности и сохранности?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Гл. 10.2.8
22 Если опасные вещества и изделия составляют только часть груза, размещены ли они как можно ближе к дверям?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Гл. 10.3.8
23 Размещены ли на контейнере большие знаки опасности (маркировка) в соответствии с МКМПОГ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Гл. 11.2

После загрузки контейнера, но до закрытия дверей				
24 Заполнены ли все пустые пространства (щели) между грузовыми местами и конструктивными элементами контейнера?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Прил. 7, разд.2.3
25 Распределена ли блокировка и распорка груза на достаточно большую площадь (например, с помощью спредеров)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Прил. 7, разд.2.3
26 Закреплены ли найтовы к контейнеру таким образом, чтобы не перегрузить его конструкцию?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Гл. 9.4 / Прил. 7, разд.2.4 и разд.4
27 Свободны ли как внутренние, так и внешние поверхности контейнера и его груза от почвы, видимых признаков заражения вредителями?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Прил. 6

Закрытие контейнера				
28 Дверцы контейнера надежно закрыты и заперты?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Гл. 11.1
29 Размещена ли на контейнере пломба, записан ли ее номер?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Гл. 11.1.2

Отправка контейнера				
30 Была ли подтвержденная масса брутто загруженного контейнера своевременно сообщена перевозчику?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Гл. 11.3.2
31 Были ли идентификационные данные контейнера и номер пломбы своевременно сообщены перевозчику?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Гл. 11.3.3
32 Было ли точное описание (включая классификацию) самого груза и его упаковки своевременно сообщено перевозчику?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Гл. 4.2.3 и 4.2.4
33 Были ли количество и типы грузовых мест, а также масса груза (для таможенных целей) своевременно сообщены перевозчику?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Гл. 4.2.3 и 4.2.4
34 В случае перевозки опасных грузов: были ли декларация грузоотправителя и, если требуется, свидетельство о загрузке контейнера своевременно составлены и переданы перевозчику?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Гл. 11.3.6

¹ Информация в настоящей Памятке относится только к грузовым контейнерам.

² Кодекс ГТЕ – Кодекс практики ИМО / МОТ / ЕЭК ООН по укладке грузов в грузовые транспортные единицы, издание 2014 года. С Кодексом ГТЕ можно ознакомиться на сайтах Международной морской организации (ИМО) www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/CTU-Code.aspx и Европейской экономической комиссии ООН (ЕЭК ООН) www.unecce.org/trans/wp24/guidelinespackingctus/intro.html

Cargo Integrity Group (на январь 2022 года):



Международное бюро по контейнерам

Международное бюро по контейнерам и интермодальным перевозкам (МБК / BIC) – нейтральная, некоммерческая международная организация, основанная в 1933 году под эгидой Международной торговой палаты (ИТЦ). BIC борется за повышение эффективности, безопасности, устойчивости и уровня стандартизации контейнерных перевозок. С 1970 года BIC издает реестр кодов BIC. Кроме того, BIC ведет и другие отраслевые базы данных, такие как всемирная база данных контейнеров BIC-BoxTech (www.bic-boxtech.org), база BIC-кодов объектов (BIC Facility Code Database) и всемирная база данных ACEP. BIC имеет статус официального наблюдателя при ИМО, ВТамО и СЕФАКТ ООН. Бюро участвовало в разработке Кодекса ГТЕ.

www.bic-code.org



Ассоциация владельцев контейнеров

Ассоциация владельцев контейнеров (COA) – международная организация, представляющая общие интересы владельцев грузовых контейнеров. Ее основные цели заключаются в разработке стандартов для повышения эффективности отрасли, распространении информации через конференции, курсы и др., содействию безопасности эксплуатации контейнеров и повышению экологической осведомленности. Действительными членами ассоциации являются судоходные компании, лизинговые компании и интермодальные операторы, а статус ассоциированного члена доступен для поставщиков различных видов контейнерного оборудования, систем и услуг.

www.containerownersassociation.org



Международная федерация экспедиторских ассоциаций

Международная федерация экспедиторских ассоциаций (FIATA) – негосударственная организация, объединяющая и представляющая 40 000 экспедиторских и логистических компаний порядка из 150 стран мира. FIATA – это «голос всемирной логистики». В задачи федерации входит стандартизация и повышение качества экспедиторских услуг, в том числе продвижение единообразных экспедиторских документов и цифровизация, а также поддержка профессионального обучения в сфере экспедирования во всем мире. Штаб-квартира федерации расположена в Женеве. FIATA участвовала в разработке Кодекса ГТЕ.

www.fiata.org



Глобальный форум грузоотправителей

Глобальный форум грузоотправителей (GSF) – организация, представляющая позицию экспортеров и импортеров как владельцев грузов в глобальных цепочках поставок. Членами Форума являются национальные организации грузоотправителей более чем из 20 стран на пяти континентах, которые стремятся к безопасной, конкурентоспособной и экологически устойчивой глобальной торговле. Задача GSF – обеспечивать, чтобы при выработке политики и законодательства в области международного транспорта учитывались интересы потребителя. Форум активно участвовал в составлении Кодекса ГТЕ.

www.globalshippersforum.com



Международная ассоциация по координации транспортно-грузовых операций (МАКТО / ICHCA International)

МАКТО – это независимая некоммерческая организация, чьей целью является повышение безопасности, производительности и эффективности перевозок и грузовых операций во всем мире. Привилегированный статус НКО дает МАКТО возможность представлять интересы своих членов и всей отрасли в национальных и международных агентствах и регулирующих органах. Технический совет МАКТО разрабатывает рекомендации и публикует различные практические руководства по грузовым операциям. Содействуя развитию связей внутри отрасли, МАКТО сосредотачивает и распространяет передовые знания и практики. Ассоциация активно участвовала в разработке Кодекса ГТЕ.

www.ichca.com



ТТ Клуб

ТТ Клуб – ведущий независимый поставщик услуг по взаимному страхованию и управлению рисками для международной транспортной и логистической отрасли. Клуб был основан в 1968 году и сегодня пользуется значительной поддержкой со стороны предприятий отрасли, включая владельцев и операторов контейнеров, порты и терминалы, а также логистические компании, работающие с морским, автомобильным, железнодорожным и воздушным транспортом. Основная цель ТТ Клуба – сделать отрасль более безопасной; для этого он участвует в разработке и широком распространении обучающих информационных материалов для широкого круга компаний отрасли. Клуб известен высоким качеством услуг, глубокими экспертными знаниями и неизменной приверженностью своих членов. ТТ Клуб участвовал в разработке Кодекса ГТЕ.

www.ttclub.com



Всемирный совет судоходства (ВСС / WSC)

Всемирный совет судоходства – это голос сообщества предприятий линейного судоходства, международных перевозчиков контейнеров и транспортных средств, без которых была бы невозможна мировая торговля. Мы сотрудничаем с властями и отраслевыми объединениями, определяя будущий рост безопасной, социально ориентированной и экологически устойчивой отрасли морских перевозок. Мы являемся некоммерческим отраслевым объединением и имеем подразделения в Брюсселе, Сингапуре и Вашингтоне (округ Колумбия). ВСС имеет статус наблюдателя при ИМО и активно участвовал в разработке Кодекса ГТЕ.

www.worldshipping.org



