

**ПРИЛОЖЕНИЕ 20**

**Кодекс практики ИМО/МОТ/ЕЭК ООН по укладке грузов  
в грузовые транспортные единицы  
(Кодекс ГТЕ)**

## Содержание

Глава 1.	Введение.....	4
Глава 2.	Определения .....	8
Глава 3.	Основные требования .....	14
Глава 4.	Цепочки ответственности и информации .....	17
Глава 5.	Общие условия перевозки .....	23
Глава 6.	Свойства ГТЕ.....	26
Глава 7.	Пригодность ГТЕ .....	34
Глава 8.	Прибытие, проверка и установка ГТЕ .....	38
Глава 9.	Укладка грузов в ГТЕ .....	45
Глава 10.	Дополнительные рекомендации по укладке опасных грузов.....	47
Глава 11.	Действия по завершении укладки .....	51
Глава 12.	Рекомендации по приему и разгрузке ГТЕ .....	53
Глава 13.	Подготовка по укладке грузов в ГТЕ .....	56

## Приложения

Приложение 1	Передача информации
Приложение 2	Безопасное обращение с ГТЕ
Приложение 3	Предотвращение ущерба в результате конденсации
Приложение 4	Таблички о допущении
Приложение 5	Принятие ГТЕ
Приложение 6	Минимизация риска повторного загрязнения
Приложение 7	Укладка грузов в ГТЕ и их крепление
	Добавление 1 Знаки укладки
	Добавление 2 Коэффициенты трения
	Добавление 3 Практические методы для определения коэффициента трения $\mu$
	Добавление 4 Конкретные правила расчета укладки и крепления
	Добавление 5 Практическое испытание наклонением для проверки эффективности устройств крепления груза
Приложение 8	Доступ к верхней части танков и грузов, перевозимых навалом, при работе на высоте
Приложение 9	Фумигация
Приложение 10	Темы для рассмотрения в программе подготовки

## Преамбула

Применение грузовых контейнеров, съемных кузовов, транспортных средств или других грузовых транспортных единиц существенно снижает физические опасности, которым подвергаются грузы. Однако неправильная или недобросовестная укладка грузов в такие единицы или на них или недостаток необходимой блокировки, крепления или найтовки может стать причиной причинения травм персоналу во время перегрузки или перевозки грузов. Кроме того, грузу или оборудованию может быть причинен серьезный дорогостоящий ущерб.

За долгие годы значительно возросло количество типов грузов, перевозимых в грузовых контейнерах, благодаря таким инновациям, как мягкий танк-контейнер, стало возможным перевозить в грузовых транспортных единицах тяжелые и громоздкие грузы, которые традиционно загружались непосредственно в трюм судна (например, грузы камня, стали, отходов и тяжеловесные грузы).

Тот, кто занимается укладкой и креплением груза в грузовой транспортной единице (ГТЕ) или на ней, возможно, является последним, кто видит, что происходит внутри грузовой единицы, после чего ее откроют только в конечном пункте назначения. Поэтому на навыки этого человека полагаются очень многие участники транспортной цепочки, включая:

- водителей автодорожных транспортных средств и других пользователей автодорог, когда единица перевозится автодорожным транспортом;
- работников железных дорог и других участников железнодорожных перевозок, когда единица перевозится по железной дороге;
- членов экипажа судов на внутренних водных путях, когда единица перевозится по внутренним водным путям;
- персонал на терминалах, занятый перегрузкой, когда единица перегружается с одного вида транспорта на другой;
- портовых грузчиков во время выгрузки единицы;
- членов экипажа морского судна во время транспортной операции;
- лиц, выполняющих установленные законом обязательства по проверке грузов; и
- лиц, занятых выемкой груза из транспортной единицы.

Все вышеуказанные лица, пассажиры и общественность могут подвергаться риску вследствие того, что груз был ненадлежащим образом уложен в грузовой контейнер, съемный кузов или на транспортное средство.

## **Глава 1. Введение**

### **1.1 Область применения**

1.1.1 Целью настоящего Кодекса практики ИМО/МОТ/ЕЭК ООН по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (Кодекс ГТЕ) является предоставление рекомендаций по безопасной укладке груза в грузовые транспортные единицы (ГТЕ) лицам, ответственным за укладку и крепление груза, и лицам, чьей задачей является предоставить подготовку по укладке грузов в такие единицы. Целью также является описать теоретические сведения по укладке и креплению и предоставить практические сведения о мерах по обеспечению безопасной укладки грузов в ГТЕ или на ГТЕ.

1.1.2 В дополнение к рекомендациям для упаковщика Кодекс ГТЕ также предоставляет информацию и рекомендации всем сторонам, занятым в цепочке поставок, включая лиц, занятых разгрузкой ГТЕ.

1.1.3 Кодекс ГТЕ не имеет целью вступать в конфликт, или заменять, или отменять какие бы то ни было существующие национальные или международные правила, которые могут относиться к укладке и креплению грузов в ГТЕ, особенно к существующим правилам, которые применяются только к одному виду транспорта, например, только к перевозке грузов в железнодорожных вагонах по железной дороге.

### **1.2 Безопасность**

1.2.1 Груз, уложенный и закрепленный ненадлежащим образом, применение неподходящих ГТЕ и перегрузка ГТЕ могут подвергнуть опасности лиц во время операций перегрузки и перевозки. Ненадлежащая декларация груза может стать причиной опасных ситуаций. Неправильная декларация массы брутто ГТЕ может привести к перегрузке автодорожного транспортного средства или железнодорожного вагона или к тому, что ГТЕ будет отведено ненадлежащее место размещения на борту судна, что подвергнет судно опасности.

1.2.2 Недостаточный контроль за влажностью может стать причиной серьезного повреждения и обрушения груза и может вызвать также потерю устойчивости ГТЕ.

### **1.3 Безопасное крепление**

1.3.1 Важно, чтобы весь персонал, занятый в укладке, опломбировании, перегрузке, перевозке и обработке груза, был осведомлен о необходимости бдительного и внимательного применения практических процедур для улучшения безопасности крепления груза в соответствии национальным законодательством и международными соглашениями.

1.3.2 Руководящие указания по аспектам соблюдения безопасности относительно смещения ГТЕ, предназначенных для перевозки морем, приводятся в различных документах, включая Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС) 1974 года с поправками; Международный кодекс по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС); Кодекс практики ИМО/МОТ по охране в портах; и стандарты и общественно доступные спецификации, разработанные Международной организацией по стандартизации (ИСО) или находящиеся в процессе разработки с целью рассмотрения вопросов обеспечения безопасного крепления и других аспектов охраны цепочки поставок.

Кроме того, Всемирная таможенная организация (ВТО) разработала систему стандартов SAFE для содействия защищенной глобальной торговле.

#### 1.4 Как пользоваться Кодексом ГТЕ

- 1.4.1 Настоящий Кодекс состоит из 13 глав. Большинство из них соотносятся с одним или более приложениями, это в необходимых местах выделено в тексте. Дальнейшие практические указания и справочная информация приводятся в качестве информационного материала<sup>1</sup>, который не является составной частью настоящего Кодекса. Краткое содержание по этому вопросу приведено в таблице 1 в конце настоящей главы.
- 1.4.2 Более подробная информация о последствиях ненадлежащего выполнения процедур укладки предоставлена в качестве информационного материала IM1.
- 1.4.3 За введением в главе 1 в главе 2 следует перечень определений терминов, которые используются по всему Кодексу. В главе 3 предоставляется обзор основных вопросов безопасности, относящихся к укладке грузов в ГТЕ, кратко описанных в форме «как надо делать» и «как не надо делать». Подробные сведения о том, как именно выполнять требования и как избежать ошибок, содержатся в последующих главах и соответствующих приложениях.
- 1.4.4 В главе 4 определены цепочки ответственности и информации для основных участников цепочки поставок, ее дополняют приложение 1 по передаче информации и, специально для операторов терминалов, приложение 2 по безопасному обращению с ГТЕ. Информация о типичных документах, относящихся к перевозке, представлена в информационном материале IM2.
- 1.4.5 В главе 5 (Общие условия перевозки) описаны силы ускорения и климатические условия, которым подвергается ГТЕ во время перевозки. В приложении 3 приводится дополнительное руководство по предотвращению повреждения в результате конденсации.
- 1.4.6 К главам 6 (Свойства ГТЕ), 7 (Пригодность ГТЕ) 8 (Прибытие, проверка и установка ГТЕ) необходимо обращаться при выборе надлежащей ГТЕ для предназначенного к перевозке груза, чтобы обеспечить, чтобы ГТЕ подходила для запланированной перевозки. Дополнительные рекомендации по этим темам приведены в приложении 4 (Таблички о допуске), приложении 5 (Принятие ГТЕ) и приложении 6 (Минимизация риска повторного загрязнения). Более подробная информация о свойствах различных типов ГТЕ приводится в информационном материале IM3, информация о вызывающих беспокойство видах в отношении повторного загрязнения может быть получена из информационного материала IM4.
- 1.4.7 Глава 9 (Укладка грузов в ГТЕ) – это основная глава настоящего Кодекса, посвященная фактической операции укладки. Эта глава отсылает пользователя к соответствующим положениям приложения 7, где предоставлены подробные сведения о распределении нагрузки, креплении, эффективности устройств крепления и методах оценки эффективности определенных мер по креплению груза. Это приложение снабжено добавлениями по знакам укладки, коэффициентам трения и по расчетам распределения нагрузки и крепления груза. Руко-

---

<sup>1</sup> См. [www.unece.org/trans/wp24/guidelinespackingctus/intro.html](http://www.unece.org/trans/wp24/guidelinespackingctus/intro.html).

водящие указания по работе на верхней части ГТЕ-цистерн или грузов, перевозимых навалом, приводятся в приложении 8. В информационном материале IM5 приведено «краткое руководство по найтовке», полезный практический инструмент для удобного проведения оценки эффективности мер по креплению груза. Кроме того, в информационном материале IM6 приводятся подробные сведения об интермодальном распределении груза. В информационном материале IM7 предоставлена информация о ручном обращении с грузом. В информационном материале IM8 приведена информация о перевозке скоропортящихся грузов.

1.4.8 В главе 10 предоставлены дополнительные рекомендации по укладке опасных грузов. В главе 11 описаны действия, требуемые по завершении укладки. Информация по опломбированию ГТЕ приведена в информационном материале IM9.

1.4.9 В главе 12 содержатся рекомендации по приему и разгрузке ГТЕ, ее дополняет приложение 5 (Принятие ГТЕ) и приложение 9 (Фумигация). Дополнительная информация по испытанию на содержание газов приведена в информационном материале IM10.

1.4.10 В главе 13 описаны требуемые квалификации персонала, занятого в укладке ГТЕ. В приложении 10 перечислены темы для рассмотрения в программе обучения.

## 1.5 Стандарты

По всему тексту Кодекса и приложений и добавлений к нему ссылки на любые национальные или региональные стандарты делаются только для информации. Администрации могут применять другие стандарты, которые считаются эквивалентными.

**Таблица 1. Краткое изложение содержания**

Глава	Указанные приложения	Соответствующий информационный материал <sup>1</sup>
1 Введение		IM1 Последствия невыполнения процедур укладки
2 Определения		
3 Основные требования		
4 Цепочки ответственности и информации	A1 Передача информации A2 Безопасное обращение с ГТЕ	IM2 Типовые документы, относящиеся к перевозке
5 Общие условия перевозки	A3 Предотвращение ущерба в результате конденсации	
6 Свойства ГТЕ	A4 Таблички о допусчении	IM3 Типы ГТЕ
7 Пригодность ГТЕ	A4 Таблички о допусчении	
8 Прибытие, проверка и установка ГТЕ	A4 Таблички о допусчении A5 Принятие ГТЕ A6 Минимизация риска повторного загрязнения	IM4 Вызывающие беспокойство виды в отношении повторного загрязнения
9 Укладка грузов в ГТЕ	A7 Укладка грузов в ГТЕ и их крепление (с добавлениями 1–5) A8 Доступ к верхней части резервуаров и грузов, перевозимых навалом, при работе на высоте	IM5 Краткое руководство по найтовке IM6 Интермодальное распределение груза IM7 Ручное обращение IM8 Перевозка скоропортящихся грузов
10 Дополнительные рекомендации по укладке опасных грузов		
11 Действия по завершении укладки		IM9 Опломбирование ГТЕ
12 Рекомендации по приему и разгрузке ГТЕ	A5 Принятие ГТЕ A9 Фумигация	IM10 Испытание ГТЕ на опасные газы
13 Подготовка по укладке грузов в ГТЕ	A10 Темы для рассмотрения в программе обучения	

<sup>1</sup> См. [www.unece.org/trans/wp24/guidelinespackingctus/intro.html](http://www.unece.org/trans/wp24/guidelinespackingctus/intro.html).

## Глава 2. Определения

Для целей настоящего Кодекса приняты следующие определения.

<b>Абсолютная влажность воздуха</b>	Фактическое количество водяного пара в воздухе, измеренное в г/м <sup>3</sup> или г/кг.
<b>Ограничивающая конструкция</b>	Относится к ребрам или стенкам ГТЕ, ограничивает грузовую площадку.
<b>Грузовая площадка</b>	Район в пределах ограничивающих конструкций ГТЕ, в котором могут размещаться и закрепляться упаковки.
<b>Грузовая транспортная единица (ГТЕ)</b>	Грузовой контейнер, съемный кузов, транспортное средство, железнодорожный вагон или любая другая аналогичная единица, в особенности когда она используется в интермодальной перевозке.
<b>Перевозчик</b>	Сторона, которая на основании контракта о перевозке осуществляет или обеспечивает осуществление перевозки по железной дороге, автодороге, по морю, по внутренним водным путям или несколькими из вышеуказанных способов. Может быть далее классифицирован как: <ul style="list-style-type: none"><li>• автоперевозчик;</li><li>• железнодорожный оператор;</li><li>• судоходная линия.</li></ul>
<b>Чистая ГТЕ</b>	ГТЕ, не имеющая: <ul style="list-style-type: none"><li>• никаких остатков предыдущего груза;</li><li>• никаких материалов, используемых для крепления при предыдущих поставках;</li><li>• никаких маркировок, информационных табло или иных знаков, относящихся к предыдущим поставкам;</li><li>• никакого мусора (отходов), который мог скопиться в ГТЕ;</li><li>• видимых глазу вредителей и других живых или мертвых организмов, включая любые части, гаметы, семена, яйца или ростки таких видов, которые могут выживать и впоследствии размножаться; почвы; органических веществ;</li><li>• никаких других объектов, подвергшихся загрязнению, заражению или обнаруживающих присутствие инвазивных чужеродных видов, которые могут быть замечены при зрительном осмотре.</li></ul>
<b>Закрытая ГТЕ</b>	ГТЕ, полностью охватывающая содержимое при помощи несъемных конструкций с полномерными жесткими поверхностями. ГТЕ, стенки или верхняя часть которых изготовлены из ткани, не рассматриваются как закрытые грузовые транспортные единицы.
<b>Конденсация</b>	Переход водяного пара в жидкое состояние. Конденсация обычно начинается, когда воздух охлаждается до точки росы при контакте с холодными поверхностями.
<b>Грузополучатель</b>	Сторона, которой в соответствии с контрактом на перевозку, или транспортным документом, или электронной транспортной записью предназначается груз. Также известен как получатель.



<b>Отправитель</b>	Сторона, которая подготавливает партию груза для перевозки. Если отправитель заключает контракт о перевозке с перевозчиком, отправитель берет на себя функцию грузоотправителя и может также называться: <ul style="list-style-type: none"> <li>• грузоотправитель морским транспортом;</li> <li>• отправитель автодорожным транспортом.</li> </ul>
<b>Консолидатор</b>	Сторона, выполняющая услуги по консолидации для других сторон.
<b>Загрязнение</b>	Визуально различимые формы животных, насекомых или других беспозвоночных (живых или мертвых, в любой стадии жизненного цикла, включая защитную оболочку личинок или кладки яиц), или любые органические вещества животного происхождения (включая кровь, кости, волосы, мясо, выделения, экскреции); жизнеспособные или нежизнеспособные растения или продукты растительного происхождения (включая плоды, семена, листья, побеги, корни, кору); или другие органические вещества, включая грибки; или почва, или вода; если такие продукты не являются указанным в манифесте грузом в ГТЕ.
<b>Порог коррозии</b>	Относительная влажность 40% или более приводит к возрастанию риска коррозии черных металлов.
<b>Криоклимат в ГТЕ</b>	Состояние относительной влажности воздуха в закрытой ГТЕ, которое зависит от влагосодержания груза или материалов в ГТЕ и от температуры окружающего воздуха.
<b>Кодекс ГТЕ</b>	Кодекс практики ИМО/МОТ/ЕЭК ООН по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (ГТЕ).
<b>Оператор ГТЕ</b>	Сторона, являющаяся собственником или оператором ГТЕ и поставляющая порожние ГТЕ отправителю/грузоотправителю/упаковщику.
<b>Суточный перепад температур в ГТЕ</b>	Подъем и падение температуры в соответствии со временем дня, часто усугубляется вследствие радиации или других погодных воздействий.
<b>Точка росы воздуха</b>	Температура ниже фактической температуры, при которой относительная влажность достигает 100%.
<b>Мягкий танк-контейнер</b>	Эластичный баллон, используемый для перевозки и/или хранения внутри ГТЕ жидкости с нерегулируемыми параметрами.
<b>Фиксация посредством формы</b>	Метод крепления груза, при котором груз размещается с плотным примыканием к ограничивающим конструкциям ГТЕ. Пустое пространство между грузовыми единицами и между грузом и ограничивающими конструкциями должно сводиться к минимуму. Ограничивающие конструкции должны быть достаточно прочными, чтобы поглощать обычные нагрузки, действующие во время перевозки.
<b>Грузовой контейнер</b>	Единица грузового оборудования, имеющая постоянную форму и, соответственно, достаточно прочная для многократного использования; сконструирована специально для упрощения перевозки грузов одним или более видами транспорта без необходимости промежуточной разгрузки; ее конструкция позволяет крепление и/или легко осуществимую перегрузку, для этой цели снабжена фитингами, одобряется в соответствии с Международной конвенцией по безопасным контейнерам (КБК) 1972 года с поправками. Термин «грузовой контейнер» не включает ни транспортное средство, ни тару, однако включает грузовой контейнер, перевозимый на шасси.

<b>Экспедитор груза</b>	Сторона, которая организует перевозки для отдельных лиц или других компаний и может выступать также в качестве перевозчика. Когда экспедитор груза не выступает как перевозчик, он действует только в качестве агента, иными словами, как третья сторона – поставщик логистических услуг, который осуществляет отправку через перевозчиков и бронирует место для таких отправок или иным способом обеспечивает их осуществление.
<b>Клещевой захват</b>	Гидравлически управляемый захват, установленный на спредере или раме, который может использоваться для подъема ГТЕ с использованием специально спроектированных гнезд клещевых захватов, вмонтированных в основной каркас ГТЕ.
<b>Гигроскопичность груза</b>	Свойство определенных грузов или материалов поглощать водяной пар (адсорбция) или выделять водяной пар (десорбция) в зависимости от относительной влажности окружающего воздуха.
<b>Заражение</b>	Присутствие в упаковке или ГТЕ визуально различимых живых вредителей, которые могут причинить вред принимающей среде. Заражение включает патогены (вирусы, бактерии, прионы или грибки), которые могут инфицировать растения и/или животных и которых можно обнаружить при зрительном осмотре.
<b>Интермодальный оператор</b>	Сторона, которая предоставляет услуги по перевозке и/или размещению ГТЕ. Может включать: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Оператора морского терминала;</li> <li>• Железнодорожный терминал;</li> <li>• Порт на внутренних водных путях.</li> </ul>
<b>Инвазивные чужеродные виды</b>	Чужеродные (не местного происхождения) виды, внедрение и/или распространение которых угрожает биологическому разнообразию. «Чужеродные виды» относятся к видам, подвидам или более низшим классам, внедренным в среду вне пределов мест их естественного настоящего или прошлого распространения; включают любые части, гаметы, семена, яйца или ростки таких видов, которые способны к выживанию и к дальнейшему размножению. Включает вредителей и карантинных вредителей неаборигенного происхождения.  Инвазивные чужеродные виды могут переноситься на самых разнообразных субстратах, как органических, так и неорганических.
<b>Груз, декларированный ненадлежащим образом</b>	Груз, перевозимый в ГТЕ, который отличается от груза, задекларированного в транспортных документах.
<b>Масса брутто, декларированная ненадлежащим образом</b>	ГТЕ, в которой общая масса груза и ГТЕ отличается от массы, заявленной в транспортных документах/ документах отправителя. См. также <i>перегрузка</i> и <i>перевес</i> .
<b>Порог образования плесени</b>	Относительная влажность 75% или выше приводит к повышению риска роста плесени на веществах органического происхождения, таких как пища, текстиль, кожа, древесина, или неорганического происхождения, таких как керамика.
<b>Товары, не являющиеся предметом регулирования</b>	Вещества и предметы, которые не охвачены применимыми правилами по перевозке опасных грузов.
<b>Перегрузка</b>	ГТЕ, в которой общая масса груза и ГТЕ больше, чем максимально допустимая масса брутто.

<b>Транспортный пакет</b>	<p>Оболочка, используемая одним грузоотправителем для объединения одной или нескольких упаковок в отдельную единицу в целях облегчения операций по погрузке/выгрузке и укладке в процессе перевозки.</p> <p>Примерами транспортных пакетов являются несколько <i>упаковок</i>, которые:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• помещаются или штабелируются на приспособлении для пакетной загрузки, таком, как, например, поддон, и закрепляются при помощи пластмассовой ленты, термоусадочного материала, растягивающейся пленки или других подходящих средств; или</li> <li>• помещаются в защитную наружную тару, такую, как, например, ящик или обрешетка.</li> </ul>
<b>Перевес</b>	<p>ГТЕ, у которой общая масса груза и ГТЕ меньше, чем максимально допустимая масса брутто, но превышает:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• максимальную массу брутто, указанную в транспортных документах/ документах на перевозку; или</li> <li>• максимальную массу для автодорожной или железнодорожной перевозки совместно с массой транспортного средства, перевозящего ГТЕ.</li> </ul>
<b>Упаковка</b>	Завершенный продукт операции упаковывания, состоящий из <i>тары</i> и содержимого, подготовленных для перевозки.
<b>Тара (упаковочный комплект)</b>	Сосуды (приемные емкости) и любые другие ингредиенты или материалы, необходимые для выполнения сосуда́ми функции удержания продукта.
<b>Упаковщик</b>	Сторона, которая погружает, размещает груз в ГТЕ или на ГТЕ или заполняет ГТЕ грузом; упаковщик может быть нанят отправителем, грузоотправителем, экспедитором груза либо перевозчиком; если отправитель или грузоотправитель выполняет укладку груза в ГТЕ на своей территории, отправитель или грузоотправитель является также и упаковщиком.
<b>Укладка</b>	Размещение, погрузка груза в ГТЕ или на ГТЕ или заполнение ГТЕ грузом.
<b>Вредители</b>	Любые визуально различимые виды, штаммы или биотипы растений, животных или возбудителей болезни, способных причинить вред растениям или растительным продуктам.
<b>Карантинный вредитель</b>	Вредители, потенциально способные нанести существенный экономический вред данному району, которые еще не присутствуют в этом районе либо присутствуют, но ни имеют широкого распространения, и официально занесенные в соответствующие перечни.
<b>Повторное загрязнение</b>	Ситуация, когда в некоторых чистых ГТЕ или на них обнаружены вредители и другие живые организмы (включая их гнезда, яйца, яйцевые сумки и части тела).
<b>Усиленный корпус</b>	Корпус с усиленной конструкцией (в Европе соответствует Европейскому стандарту EN 12642, пункт 5.3).
<b>Относительная влажность воздуха</b>	Фактическая абсолютная влажность, выраженная в процентном отношении влажности насыщения при заданной температуре.

<b>Судно с горизонтальным способом погрузки и выгрузки (ро-ро)</b>	Метод грузового обслуживания на море, при котором судно оснащено аппарелями, что позволяет погрузку и разгрузку колесных транспортных средств без применения подъемного крана. Также обозначает любое специализированное судно, сконструированное для перевозки грузов ро-ро.
<b>Влажность насыщения воздуха</b>	Максимально возможное влагосодержание в воздухе в зависимости от температуры воздуха.
<b>Рейка</b>	Элемент лесоматериала, например баттенс, имеющий малое поперечное сечение.
<b>Установочное значение</b>	Значение температуры, установленное на регуляторе холодильной установки.
<b>Срок годности</b>	Рекомендуемый период, в течение которого скоропортящийся продукт может храниться в пригодном для продажи состоянии, в течение этого времени определенное количество указанной пропорции товаров остается приемлемым при ожидаемых (или указанных) условиях дистрибуции, хранения и выставления на продажу.
<b>Грузоотправитель</b>	Сторона, указанная в транспортной накладной или грузовой накладной в качестве отправителя, и/или которая заключает контракт на перевозку (на чье имя или от имени которой заключен контракт на перевозку) с перевозчиком. Также известен как отправитель.
<b>Боковая рама</b>	Главная несущая рама железнодорожного вагона.
<b>Стандартный корпус транспортного средства</b>	Корпус, не имеющий усиленной конструкции (В Европе соответствует Европейскому стандарту EN 12642, пункт 5.2), в котором, в зависимости от веса груза и трения, требуется дополнительное крепление груза с использованием оборудования для крепления.
<b>Срок хранения</b>	Период, в течение которого продукт хранится при самой низкой возможной температуре, этот период начинается непосредственно после сбора и оканчивается, когда прекращается хранение продукта в охлажденном состоянии для доставки потребителям; в этот момент начинается действие срока годности продукта.
<b>Укомплектованный груз</b>	Помещенная на поддон или упакованная единица, очертания которой совпадают с размерами поддона, такая упаковка пригодна для погрузки в ГТЕ. См. также <i>пакетированный груз</i> .
<b>Пакетированный груз</b>	Единичный предмет или несколько предметов груза, упакованные, собранные в пакеты или оформленные определенным образом, чтобы их было возможно обрабатывать как отдельную единицу. Пакетирование может выполняться путем помещения предмета или предметов в <i>транспортный пакет</i> или путем прочного связывания их вместе. Также известен под названием <i>укомплектованный груз</i> .
<b>Разгрузка</b>	Изъятие груза из ГТЕ.
<b>Вентилируемый контейнер</b>	Контейнер закрытого типа, аналогичный грузовому контейнеру общего назначения, но его конструкция допускает воздухообмен между его внутренней частью и наружным воздухом. Снабжен системой вентиляции, конструкция которой предназначена для ускорения и усиления естественной конвекции воздуха внутри контейнера как можно более равномерным образом, либо при помощи естественной вентиляции через отверстия в верхней и нижней частях грузового пространства, либо при помощи искусственных средств, внутренних или наружных.

<b>Влагосодержание груза</b>	Скрытое содержание воды и водяного пара в гигроскопичном грузе или связанном с ним материале, обычно указывается в процентном содержании от массы влажного груза.
------------------------------	---

### Глава 3. Основные требования

В настоящей главе указываются действия и задачи, которые являются основными для безопасной укладки и перевозки груза.

#### 3.1 Общие положения

- **Обеспечьте** безопасную рабочую обстановку.
- **Используйте** безопасное оборудование для обработки груза.
- **Используйте** необходимое индивидуальное защитное снаряжение.
- **Проверяйте**, что ГТЕ и любое оборудование по креплению груза находятся в удовлетворительном состоянии.
- **Не курите**, не принимайте пищу и не пейте во время укладки, крепления и разгрузки.

#### 3.2 Планирование

- **Выбирайте** наиболее подходящий тип ГТЕ для размещения груза во время запланированной перевозки.
- **Разрабатывайте** план укладки, когда это считается необходимым.
- **Выбирайте** методы крепления, наиболее подходящие для характеристик груза, вида транспорта и свойств ГТЕ.
- **Не превышайте** разрешенные ограничения грузоемкости единицы или максимально допустимую массу брутто согласно Конвенции КБК<sup>2</sup>, национальным правилам по автодорожной или железнодорожной перевозке.

#### 3.3 Укладка

- **Распределяйте** тяжелый груз по площади пола надлежащим образом.
- **Соблюдайте** все инструкции по обращению с грузом и все символы на упаковках, такие как «верх».
- **Размещайте** груз при погрузке таким образом, чтобы центр тяжести был правильно расположен внутри ГТЕ.
- **Не сосредотачивайте** тяжелый груз на малых площадях на полу.
- **Не допускай** эксцентричного распределения нагрузки при погрузке.
- **Не допускайте** создания неравномерных слоев упаковок, если этого можно избежать.
- **Не размещайте** тяжелые грузы сверху на легких грузах.
- **Не размещайте** грузы с сильным запахом вместе с чувствительными товарами.
- **Не укладывайте** мокрые и влажные грузы, если этого можно избежать.

---

<sup>2</sup> Международная конвенция по безопасным контейнерам 1972 года.

- **Не используйте** оборудование для крепления или защиты, несовместимое с грузом.

#### 3.4 Упаковка опасных грузов

- **Проверяйте**, что все упаковки необходимым образом промаркированы и снабжены знаками опасности.
- **Применяйте** необходимые правила при упаковке опасных грузов.
- **Размещайте** опасные грузы вблизи двери ГТЕ, когда это возможно.
- **Прикрепляйте** необходимые информационные табло, маркировку и знаки снаружи ГТЕ.
- **Не упаковывайте** вместе несовместимые грузы, которые должны быть разделены.
- **Не укладывайте** поврежденные упаковки.

#### 3.5 Крепление

- **Заполняйте** пустые пространства, если это необходимо.
- **Применяйте** блокировку, или канаты, или сочетание этих методов для предотвращения скольжения и опрокидывания груза в любом направлении.
- **Закрепляйте** груз таким образом, чтобы силы распределялись по надлежащей площади транспортной единицы.
- **Закрепляйте** отдельно каждый отдельный погруженный объект, если это необходимо.
- **Используйте** нескользящий материал поверхности, где это необходимо, чтобы упаковки не скользили.
- **Применяйте** крюки или скобы для крепления канатов, где это необходимо.
- **Не применяйте** для крепления груза устройства, подвергающие конструкцию ГТЕ или груз чрезмерному напряжению.
- **Не подвергайте** устройства крепления чрезмерному напряжению.
- **Не натягивайте** устройства крепления так, чтобы вызывать повреждение упаковки или груза.
- **Не закрепляйте** плетеные синтетические канаты с помощью узлов.

#### 3.6 По завершении укладки

- **Определите** правильную массу брутто ГТЕ.
- **Опломбируйте** ГТЕ, если требуется.
- **Внесите** в соответствующие документы номер ГТЕ, правильную массу брутто и, если требуется, номер пломбы.
- **Предоставьте** сертификат об укладке, если требуется.

### 3.7 Выгрузка

- **Проверьте**, что идентификационный номер на ГТЕ и серийный номер пломбы, если она требуется, соответствуют указанным в транспортной документации.
- **Проверьте** ГТЕ снаружи на наличие признаков утечки или заражения.
- **Применяйте** необходимое оборудование для срезывания пломбы, если она нанесена.
- **Убедитесь**, что вход в ГТЕ безопасен. Помните, что состав воздуха в ГТЕ может быть опасным, перед входом проведите вентиляцию.
- **Соблюдайте осторожность** при открывании ГТЕ, поскольку груз может выпасть.
- **Регистрируйте** каждую упаковку при выгрузке, отмечая все знаки маркировки и повреждения.
- **Изымайте** весь крепежный и защитный материал для повторного использования, вторичной переработки или удаления.
- **Проведите очистку** внутренней части ГТЕ для удаления всех следов груза, особенно просыпанных порошков, зерна и ядовитых веществ и фумигантов, если с оператором ГТЕ не оговорены иные условия.
- **Снимите** с наружной части ГТЕ, после очистки, всю маркировку, информационные табло и знаки, относящиеся к предыдущей партии грузов.



## Глава 4. Цепочки ответственности и информации

**Примечание:** определения приведены в главе 2.

### 4.1 Цепочка ответственности

4.1.1 В целом в операциях по перевозке с применением ГТЕ участвуют различные стороны, каждая из которых имеет ответственность обеспечить, чтобы при прохождении груза через цепочку поставок не происходило инцидентов. Независимо от какого бы то ни было национального законодательства или контрактов между участвующими сторонами в цепочке ответственности, описанной ниже, указаны функциональные требования ко всем участвующим сторонам.

4.1.2 Хотя согласно контракту о перевозке ответственным за то, чтобы доставить груз в том состоянии, в котором этот груз был получен, является перевозчик, предоставить груз, который является безопасным и пригодным для перевозки, должен грузоотправитель. Поэтому ответственность за любые недостатки ГТЕ, причиной которых является неправильная укладка и крепление, лежит на грузоотправителе. Однако если грузоотправитель не является ни упаковщиком, ни отправителем, упаковщик и отправитель должны выполнить свои обязанности перед грузоотправителем и обеспечить, чтобы ГТЕ была безопасной для перевозки. Если этого не происходит, грузоотправитель может призвать эти стороны к ответственности за любые неисправности или недостатки, которые могут быть нанесены к плохой упаковке, креплению, обращению с грузом или к процедурам по предоставлению информации.

4.1.3 В пределах этой цепочки ответственности каждая сторона в цепочке должна выполнять свои индивидуальные обязанности и посредством этого укреплять безопасность и снижать риск причинения травм лицам, участвующим в осуществлении цепочки поставок.

4.1.4 Все лица, занятые в передвижении ГТЕ, также обязаны обеспечить, в соответствии со своей ролью и обязанностями в цепочке поставок, чтобы не происходило заражения ГТЕ растениями, растительными продуктами, насекомыми или другими животными или чтобы в ГТЕ не перевозились нелегальные товары или иммигранты, контрабанда или незадекларированные или неправильно задекларированные грузы.

4.1.5 Цепочка поставок представляет собой сложную операцию, и для отдельных видов транспорта могут быть разработаны определенные условия для сторон внутри цепочки поставок, которые могут не соответствовать требованиям на других видах транспорта.

4.1.6 Единое учреждение может выполнять одну или более из нижеперечисленных функций. Передача информации между функциями описана далее в приложении 1.

### 4.2 Функции внутри цепочки поставок

В пределах различных функций внутри интермодальной цепи перевозки задачи распределяются следующим образом.

4.2.1 Оператор ГТЕ отвечает за предоставление ГТЕ, которые:

- Пригодны для своего назначения;
- Отвечают международным требованиям по целостности конструкции;
- Отвечают международным или национальным правилам о безопасности;
- Чистые, в них нет остатков груза, ядовитых веществ, растений, растительных продуктов, и видимых вредителей.

#### 4.2.2 Отправитель отвечает за то, чтобы:

- Грузы были правильно описаны, включая общую массу полезного груза;
- Упаковщик/грузоотправитель были уведомлены о любых необычных параметрах перевозки отдельных упаковок, например, о смещении центра тяжести или о температурах перевозки, которые нельзя превышать или снижать;
- Упаковки и укомплектованные грузы были способны выдержать напряжения, которые могут ожидать в обычных условиях перевозки;
- Предоставлялась вся информация, требуемая для надлежащей укладки;
- Все грузы в упаковках и укомплектованные грузы надлежащим образом закреплялись для предотвращения их повреждения во время перевозки;
- Грузы вентилировались, с тем чтобы до укладки можно было вывести любые ядовитые или вредные газы;
- Опасные грузы были правильно классифицированы, упакованы и имели знаки опасности;
- Документ о перевозке опасных грузов был заполнен, подписан и передан упаковщику, экспедитору, грузоотправителю (если он не является отправителем) и перевозчику, как это требуется.

#### 4.2.3 Упаковщик отвечает за обеспечение того, чтобы:

- ГТЕ была проверена перед укладкой и чтобы состояние ГТЕ было подходящим для предназначенного к перевозке груза;
- Пол ГТЕ не подвергался чрезмерному напряжению по время операций укладки;
- Груз был правильно распределен в ГТЕ и для него, когда это необходимо, была обеспечена опора;
- ГТЕ не была перегружена;
- Груз был закреплен в ГТЕ в достаточной степени;
- Были приняты меры для предотвращения передвижения растений, растительных продуктов и видимых вредителей, такие как закрывание дверей и брезентовых покрытий во время перерывов в ходе укладки, использование освещения, которое обеспечивает минимальное привлечение насекомых;
- Когда требуется, ГТЕ была надлежащим образом закрыта и опломбирована, а сведения о пломбе передавались грузоотправителю. ГТЕ, используемые в международных перевозках, должны быть опломбированы;
- На ГТЕ были нанесены маркировка и информационные табло, как это требуется правилами о перевозке опасных грузов;

- Была нанесена маркировка о фумигации, если в процессе укладки применялся какой-либо фумигант;
- Точно определялась и передавалась грузоотправителю масса брутто<sup>3</sup> ГТЕ;
- Не укладывались вместе никакие несовместимые опасные грузы. На протяжении всей цепочки перевозки должны приниматься во внимание все законы об опасных грузах;
- Был подготовлен сертификат об укладке контейнера/транспортного средства (новый документ или подписанное заявление в транспортной документации на опасные грузы, в зависимости от случая), любая документация направлялась грузоотправителю.

Упаковщик должен также передать грузоотправителю любую информацию, касающуюся любых грузовых контейнеров со сниженной ярусностью штабелирования (если на табличке о допусчении КБК отмечено менее 192 000 кг)<sup>4</sup>.

#### 4.2.4 Грузоотправитель отвечает за обеспечение того, чтобы:

- Распределение работы по укладке и креплению было четко согласовано и оговорено с отправителем и перевозчиком/перевозчиками;
- Для предполагаемой перевозки предлагаемого груза использовалась подходящая ГТЕ;
- До поставки ГТЕ отправителю или упаковщику запрашивалось, чтобы ГТЕ была безопасной для перевозки, чистой, чтобы в ней не было остатков груза, ядовитых веществ, растений, растительных продуктов и видимых вредителей;
- Выбирались подходящие виды транспорта для сведения к минимуму риска несчастных случаев и повреждения фактического груза;
- Были получены все требуемые документы от отправителя и упаковщика;
- Груз внутри ГТЕ был полно и точно описан;
- Точно определялась масса брутто ГТЕ;
- Перевозчику сообщалось точное описание груза<sup>5</sup> не позднее, чем он этого потребует;

<sup>3</sup> Масса брутто ГТЕ должна быть подтверждена до начала любой операции по перевозке. Неправильные массы брутто представляют собой опасность для любого вида транспорта. Поэтому подтверждение массы брутто должно проводиться до того, как транспортная единица будет отправлена от упаковщика. Если на каком-либо виде транспорта будет решено, что при переносе ГТЕ с одного вида транспорта на другой требуется повторное подтверждение, то этот вопрос не входит в сферу применения настоящего Кодекса и может регулироваться правилами конкретного вида транспорта. Если груз перевозится только по автодороге или по железной дороге, упаковщик должен предоставить перевозчику массу груза и любого упаковочного и крепежного материала только в том случае, если неизвестна масса тары транспортного средства.

<sup>4</sup> Международной конвенцией по безопасным контейнерам (КБК) требуется, чтобы с 1 января 2012 года все грузовые контейнеры со сниженной прочностью при штабелировании или при перекосе маркировались согласно последней версии стандарта ИСО 6346: Контейнеры грузовые: кодирование, идентификация и маркировка.

<sup>5</sup> Описание груза должно включать описание товаров и упаковки, например, вино в мягкой таре, твердозамороженные подвешенные говяжьи полутуши, или количество и тип упаковок. Однако национальными и/или региональными правилами могут налагаться дополнительные требования по объему и степени подробности описания груза, включая использование кодов Гармонизированной системы (ГС).

- Подтвержденная масса брутто сообщалась перевозчику не позднее, чем он этого потребует;
- В случае опасных грузов транспортный документ и (для морской перевозки) сертификат об укладке, соответственно, передавались перевозчику до начала перевозки не позднее, чем этого потребует перевозчик;
- Для грузов, для которых требуется регулирование температуры, – правильное установленное значение температуры было внесено в устройство управления и указано в транспортных документах/документах на перевозку;
- Если требуется опломбирование, оно проводилось непосредственно по завершении укладки груза в ГТЕ;
- Если требуется опломбирование, номер пломбы сообщался перевозчику;
- Перевозчику сообщалось о любых нестандартных свойствах, таких как сниженная ярусность штабелирования или нестандартные размеры;
- Декларация грузоотправителя была точной;
- Перевозчику вовремя передавались инструкции по перевозке и ГТЕ вписывалась в период времени исходящего отправления;
- ГТЕ доставлялась на терминал до наступления установленного крайнего срока прибытия груза;
- Грузополучателю направлялась информация о грузовой отправке, описании упаковок и, в случае грузовых контейнеров, подтвержденной массе брутто.

4.2.5 Автоперевозчик отвечает за то, чтобы:

- Подтверждалось, что масса брутто, длина, ширина и высота транспортного средства соответствовали ограничениям, установленным в национальном дорожном/автодорожном законодательстве;
- Водитель имел достаточную возможность отдохнуть и не работал, если он испытывает усталость;
- Кроме тех случаев, когда ГТЕ представляет собой трейлер, – она была надежно закреплена на трейлере или шасси;
- ГТЕ передвигалась таким образом, чтобы ГТЕ или груз не испытывали чрезмерных напряжений.

4.2.6 Железнодорожный перевозчик отвечает за то, чтобы:

- С ГТЕ обращались таким образом, чтобы не повредить груз;
- Кроме тех случаев, когда ГТЕ представляет собой товарный вагон, – она была надежно закреплена на товарном вагоне.

4.2.7 Интермодальный оператор отвечает за то, чтобы:

- Соблюдались надлежащие методы предотвращения проникновения вредителей, которые могут включать очистку ГТЕ от грязи и почвы;
- Соблюдалось приложение 2.

4.2.8 Перевозчик отвечает за то, чтобы:

- Применялись согласованные температуры при мониторинге ГТЕ и обеспечивалось необходимое реагирование на изменения;
- ГТЕ закреплялась на транспортном средстве;
- Перевозка ГТЕ осуществлялась в соответствии с соглашениями и всеми применимыми правилами;
- Со всеми типами грузов работал подготовленный персонал (штучный навалочный, сухие и влажные навалочные грузы, опасные грузы, грузы нестандартных размеров, охлажденные грузы, неконтейнерные грузы).

4.2.9 Грузополучатель/получатель ГТЕ отвечает за то, чтобы:

- Пол ГТЕ не подвергался чрезмерным напряжениям во время операций по выгрузке;
- Перед входом в ГТЕ она была правильно провентилирована;
- Перед тем, как людям будет разрешен вход в ГТЕ, подтверждалось, что атмосфера в ГТЕ безопасна;
- Любое повреждение ГТЕ выявлялось и об этом уведомлялся перевозчик;
- ГТЕ возвращалась оператору ГТЕ в полностью порожнем и чистом состоянии, если не оговорено иное;
- Снимались все информационные табло, маркировка или знаки, относящиеся к предыдущим партиям груза.

4.2.10 Грузоотправителям порожних ГТЕ и операторам порожних ГТЕ предлагается разработать практики и меры, предназначенные для подтверждения того, что ГТЕ являются порожними.

4.2.11 Все стороны, указанные в разделе 4.2, должны сводить к минимуму риск повторного загрязнения ГТЕ, когда ГТЕ находятся под их ответственностью. Сюда может относиться следующее:

- Осуществление надлежащих программ по борьбе с вредителями;
- Удаление любых растений, растительных продуктов или видимых вредителей с учетом роли и ответственности каждой стороны в цепочке поставок, а также, кроме того, невозможности проверки изнутри закрытой и опломбированной ГТЕ на предмет повторного загрязнения.

Более подробную информацию см. в приложении 6.

4.2.12 Все стороны должны обеспечивать прохождение информации в цепочке поставок в адрес сторон, указанных в контракте на перевозку. Информация должна включать:

- В соответствии с оценкой риска<sup>6</sup> – выявление рисков для целостности ГТЕ, которые могут присутствовать в течение всей перевозки или ее отдельных отрезков;

---

<sup>6</sup> Например, ИСО 31000. Менеджмент рисков. Принципы и руководящие указания.

- Идентификацию ГТЕ;
- Номер пломбы (если требуется);
- Подтвержденную массу брутто ГТЕ;
- Точное описание груза, перевозимого в ГТЕ;
- Правильное описание опасных грузов;
- Правильную и надлежащую транспортную документацию;
- Любую информацию, необходимую для безопасности, защищенности, фитосанитарии, ветеринарных требований, таможни или любых других регулятивных целей.

## Глава 5. Общие условия перевозки

5.1 Внутри транспортной цепочки поставок груз испытывает различные воздействия. Эти воздействия могут быть сгруппированы как механические и климатические воздействия. Механические воздействия – это силы, воздействующие на груз при определенных условиях перевозки. Климатические воздействия – это изменения климатических условий, включая экстремально низкие или высокие температуры.

5.2 Во время перевозки на груз действуют различные силы. Силы, действующая на груз, – это масса груза ( $m$ ), измеряемая в кг или тоннах, умноженная на ускорение ( $a$ ), измеряемое в  $m/c^2$ :

$$F = m \cdot a$$

Ускорение, рассматриваемое во время перевозки, – это ускорение свободного падения ( $a = g = 9,81 m/c^2$ ) и ускорение, вызываемое обычными условиями перевозки, такими как торможение, или быстрая перестройка автодорожного транспортного средства между полосами движения, или движение судна в условиях сильного волнения. Эти ускорения выражаются как произведение ускорения свободного падения ( $g$ ) и коэффициента конкретного ускорения ( $c$ ), например,  $a = 0,8 g$ .

5.3 В нижеследующих таблицах приведены применимые коэффициенты ускорения для различных видов транспорта и для различных указаний по креплению. Для предотвращения смещения груза он должен быть закреплен в продольном и поперечном направлениях из расчета наихудшего сочетания горизонтального и соответствующего вертикального ускорений. Устройства крепления должны иметь такую конструкцию, чтобы выдержать силы, вызванные ускорениями в каждом горизонтальном направлении (продольном и поперечном) по отдельности (см. главу 9 и приложение 7).

Автодорожный транспорт				
Крепление	Коэффициенты ускорения			
	В продольном направлении ( $c_x$ )		В поперечном направлении ( $c_y$ )	Минимальное вертикально вниз ( $c_z$ )
	вперед	назад		
В продольном направлении	0,8	0,5	-	1,0
В поперечном направлении	-	-	0,5	1,0

Железнодорожный транспорт (объединенные перевозки)				
Крепление	Коэффициенты ускорения			
	В продольном направлении ( $c_x$ )		В поперечном направлении ( $c_y$ )	Минимальное вертикально вниз ( $c_z$ )
	вперед	назад		
В продольном направлении	0,5 (1,0) <sup>†</sup>	0,5 (1,0) <sup>†</sup>	-	1,0 (0,7) <sup>†</sup>
В поперечном направлении	-	-	0,5	1,0 (0,7) <sup>†</sup>
<sup>†</sup> Значения в скобках применяются к динамическим нагрузкам только при коротком воздействии продолжительностью 150 миллисекунд или менее и могут использоваться, например, при разработке упаковки.				

Морской транспорт					
Характерная высота волны в морском районе		Крепление	Коэффициенты ускорения		
			В поперечном направлении (с <sub>x</sub> )	В продольном направлении (с <sub>y</sub> )	Минимальное вертикально вниз (с <sub>z</sub> )
A	H <sub>s</sub> ≤ 8 m	В продольном направлении	0,3	-	0,5
		В поперечном направлении	-	0,5	1,0
B	8 m < H <sub>s</sub> ≤ 12 m	В продольном направлении	0,3	-	0,3
		В поперечном направлении	-	0,7	1,0
C	H <sub>s</sub> > 12 m	В продольном направлении	0,4	-	0,2
		В поперечном направлении	-	0,8	1,0

5.4 Всегда должен учитываться эффект кратковременного воздействия или вибрации. Поэтому если груз невозможно закрепить при помощи блокировки, требуется крепление с помощью канатов для предотвращения существенного смещения груза с учетом характеристик груза и вида транспорта. Масса груза сама по себе, даже в сочетании с высоким коэффициентом трения (см. добавление 2 к приложению 7), не достаточна для необходимого крепления груза, поскольку груз может смещаться в результате вибраций.

5.5 Характерная высота обратной волны за 20-летний период (H<sub>s</sub>) – это среднее значение самых высоких волн, составляющих одну треть всех волн (измеренных от подошвы до гребня), которое превышает только один раз в 20 лет. В таблице ниже показано распределение географических морских районов по отношению к соответствующей характерной высоте волны:

A	B	C
H <sub>s</sub> ≤ 8 м	8 м < H <sub>s</sub> ≤ 12 м	H <sub>s</sub> > 12 м
Балтийское море (вкл. Каттегат) Средиземное море Черное море Красное море Персидский залив Прибрежные рейсы или рейсы между островами в следующих районах: Центральная Атлантика (между 30°с. ш. и 35°ю. ш.) Центральная часть Индийского океана (до 35°ю. ш.) Центральная часть Тихого океана (между 30°с. ш. и 35°ю. ш.)	Северное море Скагерак Ла-Манш Японское море Охотское море Прибрежные рейсы или рейсы между островами в следующих районах: Южная часть Центральной Атлантики (между 35°ю. ш. и 40°ю. ш.) Юг центральной части Индийского океана (между 35°ю. ш. и 40°ю. ш.) Юг центральной части Тихого океана (между 35°ю. ш. и 45°ю. ш.)	Неограничено

Источники:

The Royal Netherlands Meteorological Institute (KNMI):  
The KNMI/ERA-40 Wave Atlas, derived from 45 years of ECMWF reanalysis data (ed. S.Caires, A.Stern, G.Komen and V.Swail), last updated 2011,  
H<sub>s</sub> 100-yr return values, 1958–2000



- 5.6 Во время более длительных рейсов велика вероятность того, что климатические условия (температура, влажность) будут в существенной мере разнообразными. Это может повлиять на условия внутри ГТЕ, что может вызвать образование конденсации на грузе или внутренних поверхностях (см. приложение 3).
- 5.7 Если конкретный груз может пострадать во время перевозки от высоких или низких температур, должен быть рассмотрен вопрос о применении ГТЕ, специально оборудованной для того, чтобы поддерживать температуру груза в приемлемых пределах (см. главу 7).

## Глава 6. Свойства ГТЕ

**Примечание.** Определения приводятся в главе 2.

### 6.1 Введение

6.1.1 При планировании перевозки партии груза грузоотправитель должен обеспечить, чтобы выбиралась ГТЕ, наиболее подходящая для данного груза и вероятного маршрута. Если грузоотправитель не уверен, какую ГТЕ необходимо выбрать, дальнейшая информация может быть получена у оператора ГТЕ.

6.1.2 Упаковщики должны ознакомиться с характеристиками ГТЕ, особенно учитывая следующее:

- Возможности по массе нетто;
- Прочность пола;
- Опорные точки и точки крепления;
- Тепловые возможности;
- Опломбирование;
- Стойкость к воздействию погодных условий.

### 6.2 Грузовые контейнеры

6.2.1 Наружные и внутренние размеры большинства грузовых контейнеров описаны в стандартах ИСО.

6.2.2 Максимальная масса брутто и разрешенная грузоемкость грузового контейнера зависят от стандартных конструктивных параметров. Международной конвенцией по безопасным контейнерам требуется, чтобы на каждом грузовом контейнере имелась табличка о допущении КБК, на которой указана максимальная разрешенная масса брутто (см. подраздел 8.2.1 и раздел 1 приложения 4). Кроме того, на двери или на задней части грузового контейнера краской наносятся масса тары и масса полезного груза.

6.2.3 За исключением платформ (контейнерная площадка без стенок) загруженные грузовые контейнеры могут быть сложены в штабели. Это свойство применяется в основном в местах хранения на суше и на судах во время морского рейса. Разрешенная масса при штабелировании указывается на табличке о допущении. Грузовые контейнеры с массой при штабелировании, равной или превышающей 192 000 кг, могут перевозиться без ограничений. Однако существуют также грузовые контейнеры с массой при штабелировании менее 192 000 кг, и для них требуется особое внимание при их применении в интермодальных перевозках, особенно при хранении в штабелях на морских судах (см. подразделы 7.3.1 и 8.2.1).

6.2.4 Грузовые контейнеры общего назначения существуют как закрытые грузовые контейнеры, вентилируемые контейнеры и контейнеры с открытым верхом. Боковые стенки способны выдерживать равномерную нагрузку, равную 60% разрешенной полезной нагрузки. Передняя стенка и та часть, где находится дверь, способны выдерживать 40% разрешенной полезной нагрузки. Эти ограничения применимы к гомогенной нагрузке на соответствующий участок стенки и не исключают способность поглощения воздействия больших сил каркасом грузового контейнера. Пол контейнера конструктивно предназначен в первую очередь для

выдерживания общей полезной нагрузки, равномерно распределенной по всей днищевой конструкции. Это приводит к ограничениям сосредоточенных нагрузок (см. раздел 3 приложения 7).

- 6.2.5 Большинство грузовых контейнеров общего назначения имеют ограниченное количество колец или стержней для крепления. Если установлены кольца для крепления, максимальная нагрузка крепления (МНК) точек опоры на днище составляет по меньшей мере 10 кН в любом направлении. МНК точек опоры на недавно построенных грузовых контейнерах во многих случаях составляет 20 кН. МНК точек крепления канатов на верхних боковых продольных балках составляет по меньшей мере 5 кН<sup>7</sup>.
- 6.2.6 Для пола грузовых контейнеров, на которые распространяется КБК, требуется только выдерживать осевую нагрузку, равную 5460 кг или 2730 кг на колесо<sup>8</sup>, хотя они могут быть изготовлены таким образом, чтобы выдерживать большую осевую нагрузку. Более точную информацию можно получить у оператора ГТБ.
- 6.2.7 В закрытых грузовых контейнерах, как правило, имеются защищенные отверстия лабиринтообразного типа для отвода газов (компенсация давления), но они не оказывают существенного влияния на воздухообмен с наружной атмосферой. В «вентилируемых контейнерах» особого типа имеются стойкие к воздействию погоды вентиляционные решетки, встроенные в верхние и нижние боковые продольные балки, а также в переднюю верхнюю продольную балку и нижнюю торцевую балку, через них происходит усиление естественной конвекции внутри грузового контейнера и осуществляется ограниченный воздухообмен с наружной атмосферой и изменение влажности.
- 6.2.8 Контейнер с открытым верхом аналогичен закрытому грузовому контейнеру во всех отношениях за исключением того, что у него нет постоянной твердой крыши. В таком контейнере может иметься гибкое подвижное или съемное покрытие, например, из брезента, пластика или усиленного пластика. Покрытие обычно опирается на подвижные или съемные опоры крыши. В некоторых случаях съемная крыша представляет собой компактную стальную конструкцию, которую можно поднять как единое целое. Верхняя торцевая балка (верхняя поперечная балка над дверью), как правило, подвижная или съемная (называется «откидная балка»). Торцевые балки обеспечивают прочность контейнера и должны устанавливаться для того, чтобы достигалась максимальная прочность грузового контейнера.
- 6.2.9 У контейнеров с открытым бортом на одной или обеих сторонах имеется занавес или брезент, твердая крыша и торцевые двери. Хотя прочность торцевых стенок аналогична этому показателю в закрытых грузовых контейнерах, боковые шторы обеспечивают ограниченные возможности по удержанию груза или вовсе не обеспечивают такой возможности. На контейнеры с открытым бортом не распространяются стандарты ИСО.
- 6.2.10 Платформы и контейнеры на с основанием-платформой характеризуются тем, что у них нет боковой конструкции за исключением жестких или складных торцевых стенок (погрузочные поддоны), либо они имеют такую конструкцию, которая не предусматривает никакой надстройки (платформы). Преимущество складных

<sup>7</sup> См. стандарт ИСО 1496-1:2013. Контейнеры грузовые. Технические условия и испытания. Часть 1. Универсальные контейнеры общего назначения. Приложение С.

<sup>8</sup> Международная конвенция по безопасным контейнерам 1972 гоа. Приложение II.

торцевых стенок заключается в том, что погрузочные поддоны могут быть уложены в штабеля при перевозке в порожнем состоянии к новому месту использования.

- 6.2.11 Конструкция днища погрузочных поддонов и платформ состоит по меньшей мере из двух прочных продольных балок Н-сечения, соединенных поперечными ребрами и обшитыми прочными деревянными досками. Для крепления грузовых единиц к наружным сторонам продольных днищевых балок приварены прочные скобы для крепления, МНК которых составляет по меньшей мере 30 кН в соответствии со стандартом. Во многих случаях МНК точек крепления составляет 50 кН. Груз также может быть закреплен в продольном направлении посредством применения подпорок у торцевых стенок погрузочного поддона. На таких торцевых стенках могут иметься дополнительные точки крепления с МНК по меньшей мере 10 кН.
- 6.2.12 Термоконтейнеры, широко известные как контейнеры-рефрижераторы, сконструированы для перевозки груза при регулируемой температуре. Это, как правило, однородный упакованный груз, плотно уложенный от стенки к стенке. Поэтому прочность боковых и торцевых стенок аналогична прочности грузовых контейнеров общего назначения. Однако термоконтейнеры, как правило, не имеют точек опоры и точек крепления. Если необходимо закрепить груз при помощи канатов, на решетках с Т-образным сечением могут быть установлены специальные фитинги, тем самым обеспечиваются требуемые точки опоры.
- 6.2.13 Танк-контейнер состоит из двух основных элементов – оболочки танка (или оболочек, в случае танк-контейнера со множественными отсеками) и каркаса. Каркас снабжен угловыми фитингами и делает танк пригодным для интермодальных перевозок. Каркас должен отвечать требованиям КБК. Если планируется перевозка в танке опасных грузов, оболочка и все фитинги, такие как клапаны и устройства для понижения давления, должны соответствовать применимым правилам по опасным грузам.
- 6.2.14 Контейнер для сухого навалочного груза, используемый при атмосферном давлении, – это контейнер, специально предназначенный для перевозки сухих твердых грузов, он способен выдерживать нагрузки, вызываемые погрузкой, движением во время перевозки и выгрузкой неупакованных сухих навалочных грузов, в нем имеются отверстия и фитинги для погрузки и выгрузки. Существуют грузовые контейнеры для выгрузки опрокидыванием, они снабжены отверстиями для погрузки и выгрузки и дверью. Разновидностью является бункерный тип с горизонтальной выгрузкой, в котором имеются погрузочные и разгрузочные отверстия, но нет дверей. Передние и торцевые стенки контейнеров для навалочных грузов усилены и имеют конструкцию, позволяющую выдерживать нагрузку, равную 60% полезной нагрузки. Прочность боковых стенок аналогична прочности грузовых контейнеров общего назначения.

### 6.3 Региональные и местные контейнеры

Региональные и местный контейнеры конструируются и изготавливаются для выполнения потребностей местных транспортных операций. Они могут выглядеть как грузовой контейнер, но, если они не снабжены табличками о допущении КБК, они не должны использоваться в международных перевозках.

## 6.4 Съемные кузова

6.4.1 Съемный кузов – это региональное средство для перевозки постоянного характера, предназначенное для автодорожной и железнодорожной перевозки в Европе и соответствующее европейским стандартам. Съемные кузова обычно имеют ширину 2,5 м или 2,55 м и подразделяются на три категории по длине:

- Класс А: 12,2 – 13,6 м в длину (максимальная масса брутто 34 тонны);
- Класс В: 30 футов (9,125 м в длину);
- Класс С: 7,15, 7,45 или 7,82 м в длину (максимальная масса брутто 16 тонн).

6.4.2 Съемные кузова закрепляются на транспортном средстве при помощи тех же устройств, что и грузовые контейнеры, но вследствие различий в размерах эти фитинги не всегда расположены в углах съемного кузова.

6.4.3 У штабелируемых съемных кузовов имеются верхние фитинги, что позволяет работать с ними при помощи оборудования, предназначенного для стандартных грузовых контейнеров. В качестве альтернативы, съемный кузов можно перегружать с применением клещевого захвата, который вставляется в четыре углубления в конструкции днища. Съемные кузова, не предназначенные для штабелирования, могут перегружаться только с использованием клещевого захвата. Съемные кузова класса С могут передаваться с автодорожного транспортного средства на поддерживающие опоры и возвращаться на транспортное средство путем подъема или опускания колес перевозящего транспортного средства.

6.4.4 Стандартный съемный кузов в виде ящика состоит из крыши, боковых и торцевых стенок, пола, и по меньшей мере в одной из его торцевых или боковых стенок имеются двери. Съемные кузова класса С, соответствующие стандарту EN 283, имеют определенную прочность ограничивающих конструкций: передний и задний торец способны выдерживать нагрузку, равную 40% разрешенной полезной нагрузки, стороны способны выдерживать 30% разрешенной полезной нагрузки. В случае кузова с закрепленными стойками и покрытием откидные борта имеют такую конструкцию, чтобы выдерживать усилие, равное 24% максимальной разрешенной полезной нагрузки, а остальная часть борта сконструирована таким образом, чтобы выдерживать 6% максимальной разрешенной полезной нагрузки. В съемном кузове со шторами борта не могут использоваться для крепления груза, если они не имеют специальной конструкции для этой цели.

6.4.5 Пол съемного кузова должен выдерживать соответствующие осевые нагрузки 4 400 кг и нагрузки на колесо 2 200 кг (ссылка на EN 283). Такие осевые нагрузки типичны для погрузчиков с вилочным захватом, подъемная способность которых составляет 2,5 тонны.

6.4.6 Конструкция съемного кузова с бортовыми шторами аналогична конструкции стандартного полутрейлера с бортовыми шторами. В нем имеется внутренняя конструкция с жесткой крышей, торцевые стенки, пол. Съемные борта изготовлены из брезента или пластика. Ограничивающая конструкция борта может быть усилена обрешеткой.

6.4.7 Термический съемный кузов – это съемный кузов, в котором предусмотрены изолирующие стенки, двери, пол и крыша. Термические съемные кузова могут

быть изолированными, но не обязательно снабжены механическими устройствами охлаждения. Одним из вариантов является съемный рефрижератор с машинным охлаждением.

6.4.8 Съемный танк – это съемный кузов, состоящий двух основных элементов, танка (или танков) и каркаса. Каркас не всегда полностью охватывает оболочку съемного танка.

6.4.9 Съемный балкер – это съемный кузов, который представляет собой емкость для твердых грузов, перевозимых навалом без упаковки. Он может быть оснащен одним или более круглых или прямоугольных загрузочных люков на крыше и люками для выгрузки типа «кошачий лаз» или «почтовый ящик» в передней и/или задней торцевых стенках.

## 6.5 Ролл-трейлеры

6.5.1 Ролл-трейлеры исключительно предназначены для перевозки грузов на судах типа «ро-ро», они загружаются, разгружаются и перемещаются только в портовых районах. Они представляют собой жесткую платформу с прочными точками крепления по бортам, иногда имеются скобы для крепления стоек для груза. Трейлер опирается на один или два блока колес из низкопрофильной твердой резины, расположенных приблизительно на одной трети его длины, а также на твердое гнездо на противоположном конце. В этом конце имеется уступ для соединения с массивным переходным устройством, так называемым вертлюгом. Это устройство снабжено шкворнем для соединения трейлера со сцепным устройством шарнирно-соединенного седельного тягача.

6.5.2 Укладка на ролл-трейлер груза или грузовых единиц должна планироваться и проводиться, основываясь на том предположении, что груз должен крепиться исключительно с помощью найтовов. Однако существуют ролл-трейлеры, снабженные стандартными блокирующими устройствами для крепления грузовых контейнеров и съемных кузовов.

## 6.6 Автодорожные транспортные средства

6.6.1 Автодорожные транспортные средства существуют в виде целого ряда форматов и конструкций.

6.6.2 Большинство транспортных средств имеют прочную переднюю стенку, переходящую в закрытую надстройку. Закрытые надстройки автодорожных транспортных средств могут быть снабжены приспособлениями для установки одобренных пломб.

6.6.3 Полутрейлеры, подходящие для совмещенных автодорожных /железнодорожных перевозок, как правило, оснащены стандартными отверстиями для того, чтобы их можно было поднять подходящими кранами, укладчиками или вилочными автопогрузчиками, для перегрузки при помощи подъема между автодорожным и железнодорожным транспортом.

6.6.4 Автодорожным транспортным средствам назначается конкретная максимальная полезная нагрузка. Для грузовых автомобилей и полных трейлеров максимальная полезная нагрузка является постоянной величиной для данного транспортного средства и должна указываться в регистрационных документах. Однако максимально разрешенная масса брутто полутрейлера может в некоторой

степени варьироваться в зависимости от грузоподъемности используемого седельного тягача, а также от страны, в которой осуществляется его эксплуатация. Никогда не должна превышать общая масса брутто сцепки, указанная в документах седельного тягача.

- 6.6.5 Фактическая разрешенная полезная нагрузка любого автодорожного транспортного средства в большой степени зависит от продольного расположения центра тяжести перевозимого груза. Как правило, фактическая полезная нагрузка должна быть уменьшена, если центр тяжести груза заметно отстоит от центра грузовой площадки. Снижение должно определяться на основании графика распределения нагрузки для конкретного транспортного средства (см. подраздел 3.1.7 приложения 7). Должны соблюдаться применимые национальные правила по данному вопросу. В частности, закрытые грузовые контейнеры, перевозимые на полутрейлерах таким образом, что их двери находятся в задней части транспортного средства, часто имеют тенденцию к тому, что их центр тяжести смещен вперед по сравнению с центральным положением. Это может привести к перегрузке седельного тягача, если контейнер загружен на полную полезную нагрузку.
- 6.6.6 Ограничивающие конструкции грузовой платформы автодорожных транспортных средств могут иметь такую конструкцию и быть изготовлены с такой прочностью, которая будет достаточна – с учетом адекватного трения – для удержания груза при указанных условиях внешних нагрузок предполагаемого вида транспорта. Такие усовершенствованные ограничивающие конструкции могут указываться в национальных или региональных отраслевых стандартах. Однако большое число автодорожных транспортных средств снабжено ограничивающими конструкциями меньшей сопротивляемости в продольном и поперечном направлениях, и поэтому любой погруженный груз должен дополнительно крепиться найтовыми и/или должны использоваться материалы, увеличивающие трение. Степень ограничивающей способности таких слабых ограничивающих конструкций может быть увеличена, если промаркирована и сертифицирована сопротивляемость для отличающихся ограничивающих элементов транспортного средства.
- 6.6.7 В Европе применяется европейский стандарт EN 12642. Согласно этому стандарту существуют два уровня требований к боковым и торцевым стенкам транспортного средства: с кодом L и с кодом XL. Требования по прочности боковых стенок для автотранспортных средств с кодом L аналогичны требованиям к стенкам съемного кузова в соответствии со стандартом EN 283 (см. пункт 6.4.4). Боковые стенки транспортных средств с кодом XL имеют такую конструкцию, чтобы выдерживать усилие, равное 40% разрешенной полезной нагрузки, равномерно распределенное по стенке до уровня 75% высоты стенки, независимо от типа транспортного средства. Передняя стенка транспортных средств с кодом L имеет такую конструкцию, чтобы воспринимать усилие, равное 40% разрешенной полезной нагрузки, при этом максимальное значение составляет 50 кН. Для транспортных средств с кодом XL передняя стенка имеет такую конструкцию, чтобы выдерживать усилие, эквивалентное 50% полезной нагрузки, без указания верхнего предела. Торцевая стенка транспортных средств с кодом L имеет такую конструкцию, чтобы выдерживать усилие, равное 30% разрешенной полезной нагрузки, при этом максимальное значение составляет 31 кН. Для транспортных средств с кодом XL торцевая стенка имеет такую конструкцию, чтобы выдерживать усилие, эквивалентное 40% полезной нагрузки, без указания верхнего предела.

- 6.6.8 На автодорожных транспортных средствах обычно имеются точки крепления по обеим боковым стенкам погрузочной платформы. Эти точки могут представлять собой выполненные заподлицо проушины, штанги для крепления или выставляемые скобы, их конструкция должна позволять соединение гаков найтовов из ткани и цепей. Усилия удержания точек крепления зависят от максимальной массы брутто транспортного средства. На большинстве транспортных средств имеются точки с усилием удержания (УУ) или с максимальной нагрузкой крепления (МНК) в 20 кН. Еще один тип варьируемых устройств крепления – это вставные устройства, которые могут вставляться в гнезда в определенных местах, чтобы обеспечить для груза промежуточные барьеры. Степень усилия удержания точек крепления может быть повышена, если их значения промаркированы и сертифицированы. На современных транспортных средствах часто предусмотрены непрерывные устройства крепления, расположенные вдоль всей длины штанг для крепления с каждой стороны, что позволяет располагать штанги для крепления в точно требуемых местах, чтобы блокировать смещение груза назад.
- 6.7 Железнодорожные вагоны
- 6.7.1 В интермодальных перевозках железнодорожные вагоны применяются для двух различных целей. Во-первых, они могут использоваться в качестве единицы для перевозки других ГТЕ, таких как грузовые контейнеры, съемные кузова или полутрейлеры. Во-вторых, они сами могут использоваться в качестве ГТЕ, в которые укладывается или загружается груз и которые перевозятся по железной дороге или по морю на железнодорожном пароме.
- 6.7.2 Для первой из указанных целей используются исключительно открытые вагоны, которые специально оборудованы устройствами для крепления грузовых контейнеров, контейнеров для наземных перевозок и съемных кузовов или в которых предусмотрены специальные устройства для размещения автодорожных транспортных средств, в частности, полутрейлеров. Для второй из указанных целей применяются многофункциональные закрытые или открытые вагоны или вагоны, в которых предусмотрено специальное оборудование для определенных грузов, например клетки с бухтами, пакеты труб или прочные устройства крепления.
- 6.7.3 На пароме для крепления вагона к палубе используются, как правило, параллельные сдвоенные гаки. Эти сдвоенные гаки обладают ограниченной прочностью, и поэтому в некоторых вагонах предусмотрены дополнительные прочные паромные проушины. Эти наружные точки крепления никогда не должны использоваться для крепления груза к вагону.
- 6.7.4 Для конкретного вагона максимальная грузоемкость обычно не указывается в качестве зафиксированной величины, а назначается в каждом конкретном случае в зависимости от категории предполагаемого железнодорожного пути и категории скорости. Более подробные сведения предоставлены в подразделе 5.1.5 приложения 4.
- 6.7.5 Для сосредоточенных нагрузок требуется уменьшение полезной нагрузки, это зависит от длины загруженного участка и того, каким образом сосредоточенная нагрузка расположена на платформе. На каждом вагоне промаркированы применимые значения нагрузок. Кроме того, любой эксцентриситет в приложении



сосредоточенной нагрузки в продольном или поперечном направлении ограничен несущей способностью отдельной оси или несущей способностью колеса. Более подробные сведения предоставлены в подразделе 5.1.6 приложения 4.

- 6.7.6   Закрытые железнодорожные вагоны предназначены для компактной укладки груза. Крепление греза должно проводиться путем плотной укладки или блокировки в примыкании к ограничивающим конструкциям вагона. Однако в вагоны со скользящими дверями груз должен укладываться таким образом, чтобы двери могли функционировать.
- 6.7.7   Если железнодорожный паром эксплуатируется между железнодорожными системами с разной шириной колеи, используются вагоны, для которых возможно провести смену их колесных тележек со стандартной ширины на широкую или наоборот. Эта информация указана в первых двух цифрах кода номера вагона.

## **Глава 7. Пригодность ГТЕ**

### **7.1 Пригодность в целом**

7.1.1 Для грузовых контейнеров и некоторых других типов ГТЕ (например, съемные кузова для железнодорожных перевозок в Европе) требуется одобрение типа. Кроме того, в зависимости от типа, может также требоваться проверка в рамках программы периодического или непрерывного освидетельствования. ГТЕ, для которой требуется допущение (и проверка) и на которой отсутствует действительная табличка о допущении, является непригодной для перевозки (см. подраздел 8.2.1).

7.1.2 Грузовые контейнеры и съемные кузова, у которых имеются серьезные дефекты элементов конструкций (например, верхних и нижних продольных балок, верхних и нижних торцевых балок, порогов дверей и верхних торцевых балок, поперечных балок пола, угловых стоек и угловых фитингов), могут подвергнуть людей опасности, и поэтому они непригодны для перевозки (см. подраздел 8.2.2).

7.1.3 Автодорожные транспортные средства, полутрейлеры и железнодорожные вагоны, у которых имеются признаки ухудшения состояния основных конструктивных элементов или другие очевидные дефекты, затрудняют безопасное движение на автодорогах или на железной дороге и поэтому не пригодны для перевозки.

### **7.2 Пригодность для груза**

7.2.1 Весь груз, реагирующий на погодные условия, такие как дождь, снег, пыль и солнечный свет, или уязвимый для хищения или других последствий легкого доступа к нему, должен перевозиться в закрытой или зачехленной ГТЕ. Для большинства грузов пригодными являются грузовые контейнеры, закрытые или зачехленные съемные кузова, полутрейлеры и другие автодорожные транспортные средства.

7.2.2 Единичные упаковки, такие как:

- укладываемые вручную коробки;
- бочки или аналогичные упаковки, укладываемые вилочным погрузчиком; или
- любой тип груза на поддонах

могут быть загружены и, предпочтительно, уложены от стенки до стенки. Однако может ли такая плотная укладка сама по себе обеспечивать достаточное крепление груза или требуется дополнительное крепление, зависит от типа ГТЕ (см. раздел 9.4).

7.2.3 Некоторые грузы, такие как какао или другие сельскохозяйственные продукты, являются чувствительными к климатическому влиянию и могут пострадать, если вследствие понижения температуры происходит конденсация влаги внутри ГТЕ. Такой эффект характерен для перевозки морем на большие расстояния и может контролироваться посредством соответствующей вентиляции. Стандартные грузовые контейнеры, однако, допускают лишь ограниченный воздухообмен. Поэтому для такого чувствительного груза предпочтительными могут быть специально спроектированные контейнеры с увеличенными возможностями вентиляции.

- 7.2.4 Для некоторых скоропортящихся грузов, таких как пищевые продукты и особенно продукты глубокой заморозки, при перевозке требуются низкие температуры. Другие продукты, такие как определенные химикаты, должны быть защищены от холода. Такие товары должны перевозиться в имеющих изоляцию ГТЕ, в которых предусмотрено регулирование температуры; такие ГТЕ могут, при необходимости, охлаждаться или нагреваться.
- 7.2.5 Тяжелые предметы, такие как гранитные или мраморные блоки, могут также быть уложены в закрытые ГТЕ. Однако этот груз нельзя просто уложить от стенки до стенки. Необходимы распорка и блокировка у каркаса ГТЕ и/или крепление найтовыми к точкам крепления (см. раздел 4.3 приложения 7). Поскольку усилие удержания точек крепления грузовых контейнеров общего назначения является ограниченным, такие стандартные контейнеры, возможно, являются неподходящими для некоторых крупных и тяжелых предметов груза. Вместо них могут использоваться платформы или погрузочные поддоны.
- 7.2.6 Предметы груза нестандартных размеров могут не войти в стандартную ГТЕ, поскольку они превышают внутреннюю ширину, длину и, возможно, также высоту грузовой единицы. Такой груз может быть размещен на платформе или на погрузочном поддоне. Если груз является только «чрезмерно высоким», но не «чрезмерно широким», пригодной может оказаться также ГТЕ с открытым верхом.
- 7.2.7 Тяжелые грузы, поднимаемые вилочным погрузчиком, могут стать причиной нагрузки на переднюю ось, превышающей максимально допустимую сосредоточенную нагрузку внутри ГТЕ. Например, современные грузовые контейнеры имеют такую конструкцию, чтобы выдерживать усилие 0,5 кН/см<sup>2</sup>, что может ограничить массу упаковки до приблизительно 3–3,5 тонн в зависимости от типа применяемого вилочного погрузчика. Для тяжелых грузов должны использоваться ГТЕ с открытым верхом, ГТЕ, открытые сбоку, или платформы, чтобы груз мог быть погружен сверху или сбоку без необходимости того, чтобы внутрь ГТЕ заезжал вилочный погрузчик. Распределение нагрузки см. в разделе 3.1 приложения 7.
- 7.2.8 Некоторые грузы, такие как металлолом, обычно обрабатываются грейферами или конвейерами. Когда этот груз должен быть загружен в ГТЕ, а конвейер отсутствует, единственным подходящим типом ГТЕ является ГТЕ с открытым верхом, которая может быть загружена с помощью грейферов. Не разрешается вертикальная установка ГТЕ на торец с тем, чтобы «засыпать» груз через открытые двери.
- 7.2.9 ГТЕ общего назначения не пригодны для некоторых длинномерных, тяжеловесных грузов и грузов нестандартных размеров, таких как бревна, поскольку боковые стенки не рассчитаны выдерживать силы ускорения такого груза и могут получить повреждения в виде вспучивания. Укладка в виде пирамиды и крепление найтовыми является чрезвычайно сложным в грузовом контейнере, поскольку доступ к точкам крепления невозможен после погрузки этого груза, за исключением случаев, когда крепление осуществляется до погрузки. Поэтому предпочтительно перевозить такой груз только на платформах или на погрузочных поддонах.
- 7.2.10 Наливные и навалочные грузы предпочтительно перевозить в ГТЕ-танках или в ГТЕ для навалочных грузов. При определенных условиях наливные грузы могут перевозиться в мягких танк-контейнерах, которые размещаются внутри ГТЕ. Аналогичным образом, навалочные грузы могут перевозиться в ГТЕ общего

назначения, снабженных вкладышем. Однако ГТЕ, используемые для таких целей, должны быть надлежащим образом подкреплены<sup>9</sup> и подготовлены, должны соблюдаться эксплуатационные ограничения в отношении разрешенной грузоемкости (см. раздел 5 приложения 7).

### 7.3 Пригодность для конкретного вида транспорта

7.3.1 Грузовые контейнеры, включая съемные кузова и региональные контейнеры, для которых предусмотрено штабелирование и которые имеют допущение согласно КБК, в основном являются пригодными для всех видов транспорта. Однако для грузовых контейнеров, имеющих допущенную массу при штабелировании менее 192 000 кг, как отмечено на табличке о допущении (см. раздел 1 приложения 4), требуется специальное размещение на борту судна, так чтобы общая масса штабеля не превышала разрешенных пределов, как указано на табличке. Кроме того, некоторые грузовые контейнеры и съемные кузова могут иметь массу брутто 34 тонны или выше, и некоторые автодорожные шасси или железнодорожные вагоны окажутся непригодными для перевозки таких тяжеловесных единиц. Поэтому, в особенности для тяжеловесных контейнеров, первостепенную важность имеют соответствующие шасси и автомобиль-тягач или железнодорожный вагон, в зависимости от случая.

7.3.2 Поскольку максимальная разрешенная полезная масса железнодорожного вагона не является фиксированной величиной для конкретного вагона, но зависит дополнительно от категории пути сети железных дорог (см. раздел 5.1 приложения 4), для предотвращения перегруза необходимо обратиться к железнодорожному оператору, когда это требуется.

7.3.3 Съемные кузова и полутрейлеры предназначены для незатрудненного перехода с одного транспортного средства на другое. В большинстве случаев это может представлять собой смену автодорожного транспортного средства для съемных кузовов или другой автомобиль-тягач для полутрейлеров. Если предполагается интермодальная перемена с автодорожного транспорта на железнодорожный, необходимо удостовериться, что съемный кузов или полутрейлер возможно поднять при помощи рычагов захвата и они одобрены для перевозки по железной дороге.

### 7.3.4 ГТЕ на судах ро-ро

7.3.4.1 До отправки ГТЕ для перевозки на судне ро-ро грузоотправителю необходимо проверить у оператора ГТЕ и/или оператора судна ро-ро, применяются ли какие-либо конкретные требования. Кроме того, грузоотправитель должен удостовериться, что предполагаемая к использованию ГТЕ пригодна для данного вида перевозки.

7.3.4.2 Если предполагается перевозка на судне ро-ро автодорожных транспортных средств или полутрейлеров, на них должны быть предусмотрены точки крепления определенной минимальной прочности в достаточном количестве в соответствии со следующей таблицей<sup>10</sup>:

---

<sup>9</sup> Если требуется, на задней торцевой стенке (двери) могут быть установлены фальш-переборки.  
<sup>10</sup> См. резолюцию ИМО А.581(14).

Масса брутто транспортного средства (GVM (тонны))	Минимальное количество точек крепления на каждой стороне транспортного средства	Минимальная прочность каждой точки крепления (кН)
$3,5 \leq GVM \leq 20$	2	$\frac{GVM \times 10 \times 1,2}{n}$
$20 < GVM \leq 30$	3	
$30 < GVM \leq 40$	4	
$40 < GVM \leq 50$	5	
$50 < GVM \leq 60$	6	

где n – это общее число точек крепления на каждой стороне транспортного средства

- 7.3.4.3 Для автопоездов, состоящих из двух или более трейлеров, требуется, чтобы каждый трейлер рассматривался отдельно и чтобы на нем было предусмотрено минимальное количество точек крепления, используемых для крепления трейлера, в соответствии с GVM этой составляющей автопоезда. Тягач полутрейлера или буксирующие автотранспортные средства исключаются из таблицы, и для них должны быть предусмотрены две точки крепления или соединение для буксировки на передней части автотранспортного средства.
- 7.3.4.4 Когда предполагается перевозка железнодорожных вагонов на железнодорожном пароме, они должны быть способны пройти участок угла слома аппарели парома и пройти по криволинейным отрезкам пути на пароме. В целом, для вагонов, оборудованных тележками, существует больше ограничений, чем для вагонов, имеющих только две колесные пары. Более подробную информацию необходимо получить у оператора паромной линии.
- 7.3.4.5 При использовании в паромных перевозках железнодорожные вагоны должны иметь достаточное количество точек крепления по обеим сторонам. Для определения необходимого количества и прочности точек крепления необходимо обратиться к оператору парома. Максимальные разрешенные нагрузки на оси и максимальные разрешенные нагрузки на погонный метр зависят от свойств аппарели парома и характеристик паромов, занятых на соответствующем маршруте паромной переправы.

## **Глава 8. Прибытие, проверка и установка ГТЕ**

### **8.1 Прибытие ГТЕ**

#### **8.1.1 От типа ГТЕ, используемой для перевозки, зависит следующее:**

- Процесс подтверждения, что она пригодна для использования;
- Расположение ГТЕ, удобное для операций по укладке и графика укладки;
- Планирование укладки груза в ГТЕ.

#### **8.1.2 Оператор ГТЕ предоставляет информацию о запланированном времени прибытия и отправления. На это время может оказать влияние тип ГТЕ:**

- Одиночные автодорожные транспортные средства прибывают с водителем, и ожидается, что время для укладки такого транспортного средства будет определяться ограничениями по времени, налагаемыми местными правилами.
- Отсоединяемые ГТЕ, такие как трейлеры и железнодорожные вагоны, могут быть оставлены у упаковщика, и тягач/автомобиль для буксировки могут быть отпущены, если процедура укладки носит длительный характер.
- Съёмные кузова класса С, имеющие опоры, могут быть выгружены на эти опоры, и тягач/автомобиль с трейлером (если имеется) могут быть отпущены.
- Грузовые контейнеры и съёмные кузова класса А и В могут оставаться на трейлере или могут быть выгружены и оставлены на земле.
- На трейлерах ГТЕ могут оставаться в течение некоторого времени.

#### **8.1.3 Если для партии требуется более одной ГТЕ, важно спланировать, какие упаковки укладываются в какую транспортную единицу и как осуществляется управление каждой ГТЕ: несколько транспортных единиц могут быть доставлены одновременно, и упаковщик может разместить их все наиболее рациональным образом. Как вариант, транспортные единицы могут доставляться последовательно, так чтобы оператор контейнера поставлял порожний контейнер и забирал полностью загруженный.**

#### **8.1.4 В обоих случаях важно спланировать, какие упаковки должны быть уложены в каждую транспортную единицу. Укладка определенных упаковок в каждую ГТЕ может зависеть от потребностей в пункте назначения. Однако такие потребности могут оказать неблагоприятное воздействие на распределение нагрузки, на возможность правильного крепления груза, на разделение опасных грузов, а также на использование объема. Поэтому важно, чтобы до начала укладки первой ГТЕ был подготовлен полный план по всем упаковкам и ГТЕ.**

### **8.2 Проверка ГТЕ**

#### **8.2.1 Таблички о допущении**

##### **8.2.1.1 Для грузовых контейнеров, а при определенных условиях и для съёмных кузовов и автодорожных трейлеров может потребоваться, в соответствии с применимыми правилами, наличие таблички о допущении по условиям безопасности. Подробные сведения о маркировке, требуемой на съёмных кузовах и автодо-**

рожных трейлерах, предназначенных для перевозки по Европейской сети железных дорог, а также табличек с данными на грузовых контейнерах для международных морских перевозок, на которые распространяется Международная конвенция по безопасным контейнерам (КБК), приведены в приложении 4.

8.2.1.2 Табличка о допущении по условиям безопасности, требуемая КБК, должна быть постоянно прикреплена на задней торцевой стенке грузового контейнера, обычно на левой двери. Для упаковщика наиболее важная информация на этой табличке следующая:

- Максимальная масса брутто. Это максимальная масса загруженного грузового контейнера, ее никогда нельзя превышать.
- Допустимая масса на штабелирование (подробнее см. раздел 3 приложения 4). Грузовые контейнеры с допустимой массой на штабелирование менее 192 000 кг не подходят для неограниченных перевозок морем (см. пункт 7.3.1).

Если табличка о допущении КБК отсутствует, грузовой контейнер не должен использоваться в международных перевозках.

8.2.1.3 КБК требует, чтобы грузовые контейнеры проходили тщательный осмотр через 5 лет после изготовления и затем по меньшей мере каждые 30 месяцев, в контейнерной отрасли используются два метода для регистрации того, что грузовой контейнер пригоден для использования. В обоих методах требуется, чтобы на табличке о допущении по условиям безопасности или вблизи нее наносилась определенная маркировка.

8.2.1.3.1 Дата следующего периодического освидетельствования штапуется на табличке о допущении или прикрепляется к ней в виде наклейки. Сентябрь 2018 года – дата следующего освидетельствования, как показано на рисунке 8.1.

ДОПУЩЕНИЕ ПО УСЛОВИЯМ БЕЗОПАСНОСТИ КБК	
A/CS-1234 – 123 / 2013	
ДАТА ИЗГОТОВЛЕНИЯ	09/2013
ИДЕНТИФИКАЦИОННЫЙ НОМЕР	CMCL 13 123456
МАКСИМАЛЬНАЯ ЭКСПЛУАТАЦИОННАЯ МАССА БРУТТО	32,500 КГ 71,650 ФУНТОВ
ДОПУСТИМАЯ НАГРУЗКА ПРИ ШТАБЕЛИРОВАНИИ ПРИ 1,8g	192,000 КГ 423,280 ФУНТОВ
ВЕЛИЧИНА НАГРУЗКИ ПРИ ИСПЫТАНИИ НА ЖЕСТКОСТЬ В ПОПЕРЕЧНОМ НАПРАВЛЕНИИ	15,240 КГ 33,600 ФУНТОВ

Рисунок 8.1. На табличке о допущении по условиям безопасности КБК показана дата следующего освидетельствования

ДОПУЩЕНИЕ ПО УСЛОВИЯМ БЕЗОПАСНОСТИ КБК	
A/CS-1234 – 123 / 2013	
ДАТА ИЗГОТОВЛЕНИЯ	09/2013
ИДЕНТИФИКАЦИОННЫЙ НОМЕР	CMCL 13 123456
МАКСИМАЛЬНАЯ ЭКСПЛУАТАЦИОННАЯ МАССА БРУТТО	32,500 КГ 71,650 ФУНТОВ
ДОПУСТИМАЯ НАГРУЗКА ПРИ ШТАБЕЛИРОВАНИИ ПРИ 1,8g	192,000 КГ 423,280 ФУНТОВ
ВЕЛИЧИНА НАГРУЗКИ ПРИ ИСПЫТАНИИ НА ЖЕСТКОСТЬ В ПОПЕРЕЧНОМ НАПРАВЛЕНИИ	15,240 КГ 33,600 ФУНТОВ

АСЕП GB/199

Рисунок 8.2. Табличка о допущении по условиям безопасности КБК с маркировкой АСЕП

8.2.1.3.2 В качестве альтернативы к таким периодическим проверкам собственник или оператор грузового контейнера может выполнять одобренную программу непрерывного освидетельствования, при которой грузовой контейнер часто осматривается во время основных операций по обмену. На грузовые контейнеры, эксплуатирующиеся в соответствии с такой программой, на табличке о допущении по условиям безопасности или вблизи нее должна наноситься маркировка «АСЕП», после которой следуют численные и буквенные обозначения номера допущения в рамках этой программы непрерывного освидетельствования (см. рисунок 8.2).

- 8.2.1.4 Если маркировка АСЕП отсутствует и дата следующего освидетельствования просрочена или она наступит ранее, чем грузовой контейнер, как ожидается, достигнет своего места назначения, этот грузовой контейнер не должен использоваться в интермодальных или международных перевозках.
- 8.2.1.5 Практика перевозки груза в грузовых контейнерах при одной открытой двери или при одной снятой двери по своему существу опасна и по этой причине решительно не поощряется. Такая практика незаконна, если на табличке КБК не нанесена соответствующая маркировка (см. рисунок 8.3). Кроме того, могут возникнуть негативные последствия при следовании такой практике в цепочке поставок (например, терминалы могут отказываться обрабатывать грузовые контейнеры с открытой дверью).

ДОПУЩЕНИЕ ПО УСЛОВИЯМ БЕЗОПАСНОСТИ КБК		
A/CS-1234 – 123 / 2013		
ДАТА ИЗГОТОВЛЕНИЯ	09/2013	
ИДЕНТИФИКАЦИОННЫЙ НОМЕР	CMCL 13 123456	
МАКСИМАЛЬНАЯ ЭКСПЛУАТАЦИОННАЯ МАССА БРУТТО	32,500 КГ	71,650 ФУНТОВ
ДОПУСТИМАЯ НАГРУЗКА ПРИ ШТАБЕЛИРОВАНИИ ПРИ 1,8g	192,000 КГ	423,280 ФУНТОВ
ВЕЛИЧИНА НАГРУЗКИ ПРИ ИСПЫТАНИИ НА ЖЕСТКОСТЬ В ПОПЕРЕЧНОМ НАПРАВЛЕНИИ	15,240 КГ	33,600 ФУНТОВ
ДОПУСТИМАЯ НАГРУЗКА ПРИ ШТАБЕЛИРОВАНИИ ПРИ ОДНОЙ СНЯТОЙ ДВЕРИ ПРИ 1,8g	61,000 КГ	134,480 ФУНТОВ
ВЕЛИЧИНА НАГРУЗКИ ПРИ ИСПЫТАНИИ НА ЖЕСТКОСТЬ В ПОПЕРЕЧНОМ НАПРАВЛЕНИИ ПРИ ОДНОЙ СНЯТОЙ ДВЕРИ	5,650 КГ	2,460 ФУНТОВ

Рисунок 8.3. Табличка о допущении по условиям безопасности КБК для эксплуатации при одной снятой двери

- 8.2.2 Проверки наружного состояния
- 8.2.2.1 Конструктивный каркас, стенки и крыша ГТЕ должны быть в хорошем состоянии, не иметь значительных деформаций, трещин или погиби. Оператор ГТЕ отвечает за то, чтобы поставленная ГТЕ соответствовала международным требованиям по конструктивной целостности и международным или национальным правилам по безопасности. Если конструктивная целостность вызывает сомнения, необходимо обратиться за рекомендациями к персоналу, осуществляющему надзор, или к оператору ГТЕ.
- 8.2.2.2 Двери ГТЕ должны функционировать надлежащим образом, и должно быть возможным их надежно запереть и опечатать в закрытом положении, а также надежно зафиксировать в открытом положении. Уплотнения дверей и полосы для защиты от внешних погодных воздействий должны быть в хорошем состоянии.
- 8.2.2.3 Складывающаяся ГТЕ с подвижными или съемными основными компонентами должна быть правильно собрана. Необходимо уделить внимание тому, чтобы неиспользуемые съемные части были упакованы и закреплены внутри транспортной единицы.
- 8.2.2.4 Любой компонент, положение которого может быть отрегулировано или который может быть смещен, или шпилька, которая может быть вставлена или вынута, должен быть проверен на предмет того, что его смещение осуществляется легко и его положение удерживается правильно. Это особенно важно для складывающихся погрузочных поддонов, где задние торцевые стенки удерживаются в прямом положении при помощи шпильки или чеки, которые должны быть



вставлены и должны быть защищены от непреднамеренного снятия удерживающим стопором.

8.2.2.5 Должны быть проверены съемные или шарнирные верхние торцевые балки ГТЕ с открытым верхом. Как правило, верхняя торцевая балка поддерживается закладными шпильками. Необходимо проверить, что эти шпильки имеют надлежащую длину и имеют свободный ход по обоим концам. Необходимо также проверить, нет ли признаков трещин вокруг шарниров.

8.2.2.6 Для автодорожных транспортных средства, которые, возможно, будут перевозиться на железнодорожных вагонах или на судах ро-ро, должны быть предусмотрены узлы крепления. По обеим сторонам транспортного средства должно быть предусмотрено равное количество точек крепления, и они должны сохранять свою целостность и не иметь признаков серьезной коррозии или повреждений.

8.2.2.7 Боковые, верхние или полные покрытия зачехленных транспортных средств или контейнеров должны проверяться на предмет того, что они находятся в удовлетворительном состоянии и могут быть закреплены. Петли или проушины в брезенте, через которые пропущены обвязывающие канаты, а также сами канаты должны быть в хорошем состоянии. Должна быть возможна правильная установка и работа всех устройств для натяжения обвязочных полотен.

8.2.2.8 Должны быть сняты знаки опасности, информационные табло, маркировки или знаки, относящиеся к предыдущему использованию ГТЕ. Никогда не должны удаляться постоянно нанесенные знаки или маркировка.

8.2.2.9 При проведении внешних проверок ГТЕ должны проверяться на предмет наличия признаков повторного загрязнения, в особенности:

- вдоль нижних продольных балок;
- внутри карманов для вилочных автопогрузчиков;
- в фитингах для твистлоков и вокруг них;
- днище и поперечные балки;
- крыша, если необходимо.

8.2.3 Проверки пространства внутри

8.2.3.1 Перед входом в закрытую ГТЕ двери должны некоторое время оставаться открытыми, с тем чтобы атмосфера внутри пришла в соответствие с наружным воздухом. Необходимо следить, чтобы за это время внутрь ГТЕ не проникли животные и насекомые.

8.2.3.2 В ГТЕ не должно быть серьезных повреждений, поломок пола или торчащих гвоздей, болтов, специальных фитингов и т.д., которые могут поранить людей или повредить груз.

8.2.3.3 На полу и боковых стенках ГТЕ не должно быть следов жидкостей или стойких пятен. Для пола в ГТЕ используется целый ряд различных материалов и материалов для обработки поверхности. Непроницаемые поверхности могут, как правило, очищаться абсорбирующими средствами. Если при вытирании пятна на руке в перчатке остается краска, такая ГТЕ не должна использоваться, и должна быть запрошена ГТЕ на замену.

- 8.2.3.4 ГТЕ должна быть непроницаемой для воздействия погоды, за исключением случаев, когда по ее конструкции очевидно предполагается обратное (например, погрузочный поддон). Накладки или ремонт сплошных стенок должны быть тщательно проверены на предмет возможных протечек, при этом следует смотреть, нет ли подтеков ржавчины под накладками. Ремонт листов стенок и крыши необходимо проводить с полной прошивкой накладки и с полным покрытием отверстия со значительным запасом.
- 8.2.3.5 Возможные точки утечки могут быть обнаружены при проверке того, проникает ли свет в закрытую транспортную единицу. Должны использоваться стандартные одобренные процедуры по выявлению микроотверстий и других мест утечки.
- 8.2.3.6 Планки или кольца для блокирования груза, если они предусмотрены, должны быть в хорошем состоянии и надежно закреплены. Если к ГТЕ предполагается крепление тяжеловесных грузов, за информацией о прочности планок необходимо обратиться к оператору и предпринять необходимые действия.
- 8.2.4 Чистота
- 8.2.4.1 Все ГТЕ должны предоставляться в чистом виде, без загрязнений, но ожидаемый стандарт будет определяться типом ГТЕ.
- 8.2.4.2 Закрытые ГТЕ должны быть чистыми, сухими, в них не должно быть остатков и/или стойких запахов предыдущего груза.
- 8.2.4.3 В открытых ГТЕ не должно быть мусора и они должны быть насколько возможно сухими.
- 8.2.4.4 По получении ГТЕ упаковщик должен предотвратить повторное загрязнение. Примерами повторного загрязнения является присутствие любого из следующего:
- почва;
  - растения/растительные продукты/мусор;
  - семена;
  - мошки, осы и пчелы;
  - улитки, слизи, муравьи и пауки;
  - плесень и грибки;
  - экскременты (помет насекомых и птиц или другие продукты жизнедеятельности);
  - оболочки с яйцами;
  - животные (включая лягушек), части животных/кровь/выделения и репродуктивные органы или их части;
  - другое загрязнение, демонстрирующее видимые следы присутствия вредителей или инвазивных чужеродных видов (включая чужеродные виды, для которых существуют риск приобрести характер инвазивных в месте назначения ГТЕ).

### 8.3 Расположение ГТЕ для укладки

#### 8.3.1 Операции с колесной техникой

8.3.1.1 Автодорожные трейлеры и контейнеры на шасси могут быть оставлены у упаковщика на определенный период времени без тягача. В этом случае правильное расположение ГТЕ особенно важно, поскольку безопасное смещение ГТЕ на более позднем этапе может оказаться затруднительным. После установки в место расположения должны быть включены тормоза и колеса должны быть зафиксированы в башмаки.

8.3.1.2 Трейлеры с дверями в задней стенке и грузовые контейнеры общего назначения на шасси могут быть размещены на огороженном участке погрузки или могут располагаться в другом месте на территории. Для данного типа операции требуется безопасный доступ к ГТЕ при помощи подходящих наклонных трапов.

8.3.1.3 Если ГТЕ не может быть закрыта на месте в связи с особенностями расположения участка погрузки или если для обеспечения защиты данного участка требуется передвинуть ГТЕ, упаковщик должен рассмотреть вопрос о том, чтобы разместить ГТЕ таким образом, чтобы двери ГТЕ и/или двери на участок можно было закрыть, а доступ обеспечивался при помощи съемного наклонного трапа.

8.3.1.4 Если укладка проводится в полутрейлер или контейнер на шасси, необходимо принять меры предосторожности к тому, чтобы трейлер или шасси не опрокинулись при движении погрузчика внутри ГТЕ.

8.3.1.5 Более подробные сведения о расположении и креплении колесных ГТЕ см. в разделе 2.1 приложения 5.

#### 8.3.2 Операции на грунте

8.3.2.1 ГТЕ может быть выгружена с доставившего ее транспортного средства и помещена на защищенном участке для укладки груза. Требуется соответствующее подъемное оборудование.

8.3.2.2 При постановке ГТЕ на грунт необходимо убедиться, что на участке отсутствует мусор или неровности грунта, которые могли бы повредить нижние конструкции (поперечные или продольные балки) ГТЕ.

8.3.2.3 Установленные на грунт ГТЕ испытывают деформации, обусловленные рельефом поверхности, на которой они установлены, поэтому важно, чтобы участок был твердым, ровным и хорошо высушенным. Невыполнение этих условий может вызвать:

- перекося ГТЕ, если грунт неровный, что может привести к тому, что двери будет трудно открыть и, что еще более важно, закрыть;
- проваливание ГТЕ на мягком участке, что может вызвать серьезную деформацию;
- затопление ГТЕ. Если существует риск затопления, ГТЕ должна устанавливаться на блоках для подъема.

- 8.3.2.4 Упаковщики не должны размещать ГТЕ в таких местах, где существует риск повторного загрязнения. Это означает, что, когда это возможно, ГТЕ должны размещаться на твердом покрытии, на котором нет почвы, растительности, отсутствуют нависающие деревья, и вдали от прожекторов.
- 8.3.2.5 ГТЕ не должны располагаться там, где присутствует грязь, растительность или стоячая вода, поскольку в таких местах могут присутствовать вредители, насекомые и другие живые организмы, а также под прожекторами, которые привлекают ночных животных.
- 8.3.2.6 Если проводится укладка груза в съемный кузов, стоящий на опорах, особое внимание должно обращать на то, чтобы съемный кузов не опрокинулся, когда для укладки используется погрузчик. Необходимо проверить, что опоры съемного кузова твердо стоят на земле, не смещаются, не проседают и не двигаются, когда во время укладки груза на съемный кузов воздействуют определенные усилия.
- 8.3.2.7 Более подробные сведения об операциях с ГТЕ на грунте см. в разделе 2.2. приложения 5.
- 8.3.3 Доступ к ГТЕ
- 8.3.3.1 После того, как ГТЕ размещена для укладки в нее груза, должен быть обеспечен безопасный доступ. Если загрузка ГТЕ осуществляется при помощи вилочного автопогрузчика, который въезжает в ГТЕ, должен использоваться мостик между рабочей площадкой или погрузочным трапом и полом ГТЕ. Мостик должен иметь ограничивающие конструкции и безопасным образом соединен с ГТЕ для того, чтобы избежать смещения мостика во время въезда и съезда.
- 8.3.3.2 Если пол ГТЕ расположен на высоте, отличной от высоты погрузочного трапа, между погрузочным трапом и мостиком или между мостиком и полом ГТЕ может возникнуть возвышение. Необходимо обеспечить, чтобы используемый вилочный автопогрузчик имел достаточный дорожный просвет над этим возвышением. Следует рассмотреть возможность использования пригодных древесных материалов под мостиком для обеспечения одного уровня.
- 8.3.3.3 Если для укладки грузов используются вилочные автопогрузчики, любые крыши или покрытия ГТЕ должны быть открыты, если это необходимо. Любые съемные части таких крыш и покрытий должны сниматься или надлежащим образом закрепляться с тем, чтобы избежать помех при погрузке.
- 8.3.3.4 При укладке грузов в ГТЕ в условиях плохой дневной видимости может потребоваться дополнительное освещение. Должно использоваться электрическое осветительное оборудование при строгом соблюдении соответствующих правил техники безопасности, с тем чтобы исключить риск поражения электрическим током, или образования способных вызвать пожар искр от неисправных кабелей, или генерации тепла от ламп.
- 8.3.3.5 Более подробную информацию о доступе в ГТЕ см. в разделе 2.3 приложения 5.

## **Глава 9. Укладка грузов в ГТЕ**

### **9.1 Планирование укладки**

#### **9.1.1 Упаковщики должны обеспечить, чтобы:**

- процесс укладки планировался насколько возможно заранее;
- несовместимые грузы были разделены;
- соблюдались специальные инструкции по обращению с определенными грузами;
- не превышалась максимальная допустимая полезная нагрузка;
- соблюдались ограничения по сосредоточенным нагрузкам;
- соблюдались ограничения по эксцентриситету центра тяжести;
- груз и крепежные материалы соответствовали International Standards for Phytosanitary Measures<sup>11</sup>, когда это применимо.

#### **9.1.2 Для выполнения эффективного планирования упаковщики должны выполнять положения раздела 1 приложения 7.**

### **9.2 Упаковочные материалы и материалы крепления**

#### **9.2.1 Упаковщики должны обеспечить, чтобы материалы крепления:**

- были достаточно прочными для предусмотренного применения;
- находились в хорошем состоянии и не имели разрывов, трещин или иных повреждений;
- подходили для перевозимых грузов и ГТЕ;
- соответствовали International Standards for Phytosanitary Measures No.15<sup>11</sup>.

#### **9.2.2 Более подробную информацию по упаковочным материалам и материалам крепления см. в разделе 2 приложения 7 и в добавлениях к приложению 7.**

### **9.3 Принципы укладки**

#### **9.3.1 Упаковщики должны обеспечить, чтобы:**

- груз распределялся в ГТЕ надлежащим образом;
- методы размещения и укладки соответствовали характеру груза;
- принимались во внимание эксплуатационные опасности.

#### **9.3.2 Для соблюдения обязанностей, указанных в 9.3.1, упаковщики должны выполнять положения в разделе 3 приложения 7 и в добавлениях к приложению 7.**

---

<sup>11</sup> International Standards for Phytosanitary Measures, No. 15 Regulation of wood packaging material in international trade, 2009 (ISPM 15).

#### 9.4 Крепление груза внутри ГТЕ

##### 9.4.1 Упаковщики должны обеспечить, чтобы:

- плотно уложенные грузы размещались в ГТЕ таким образом, чтобы ограничивающие конструкции ГТЕ не подвергались чрезмерному напряжению;
- если ограничивающие конструкции ГТЕ малопрочные или если их нет, устройствами крепления груза создавались достаточные усилия крепления;
- упаковки большого размера, массы или неправильной формы индивидуально закреплялись с тем, чтобы предотвратить их скольжение и, при необходимости, опрокидывание;
- надлежащим образом оценивалась эффективность устройств крепления груза.

9.4.2 Для соблюдения обязанностей, указанных в 9.4.1, упаковщик должен выполнять положения раздела 4 приложения 7 и добавлений к приложению 7.

9.4.3 Дополнительные рекомендации по оценке определенных устройств крепления груза могут быть получены из добавления 4 к приложению 7.

#### 9.5 Укладка навалочных/наливных материалов

##### 9.5.1 Упаковщики должны обеспечить, чтобы:

- соблюдались применимые соотношения заполнения для жидкостей;
- фитинги и клапаны танков были совместимы с предназначенными к перевозке грузами;
- соблюдались конкретные требования для пищевых продуктов;
- соблюдались процедуры по безопасной перевозке жидкостей в мягких танк-контейнерах;
- ГТЕ не подвергались чрезмерному напряжению при перевозке навалочных грузов.

9.5.2 При работе на крыше ГТЕ во время подготовки, погрузки или выгрузки ГТЕ упаковщики должны соблюдать требования приложения 8.

9.5.3 Для соблюдения обязанностей, указанных в 9.5.1, упаковщик должен выполнять положения раздела 5 приложения 7.

#### 9.6 Безопасность при работе

В районе, где осуществляется укладка грузов в ГТЕ, должны выполняться только те действия, выполнение которых одобрено учреждением.

## **Глава 10.       Дополнительные рекомендации по укладке опасных грузов**

### **10.1     Общие положения**

- 10.1.1 Рекомендации в настоящем разделе применяются к ГТЕ, в которые укладываются опасные грузы. Им необходимо следовать дополнительно к другим рекомендациям, содержащимся в остальных частях настоящего Кодекса.
- 10.1.2 На международные (и часто национальные) перевозки опасных грузов могут распространяться несколько правил по перевозке опасных грузов, в зависимости от происхождения, конечного пункта назначения и используемого вида транспорта.
- 10.1.3 Для интермодальных перевозок, включающих различные виды транспорта, применимые нормы и правила зависят оттого, является ли перевозка международной, национальной или региональной (например, перевозка внутри политического или экономического союза или торговой зоны).
- 10.1.4 Большинство национальных и международных правил основаны на «Рекомендациях Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов. Типовые правила (Оранжевая книга)». Однако международные (ДОПОГ, МКМПОГ, ...) и национальные правила (CFR49, ...) могут отличаться от Рекомендаций Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов.
- 10.1.5 Перевозка опасных грузов по автодороге, по железной дороге или по внутренним водным путям охватывается различными правилами и соглашениями. Примеры:
- Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ);
  - Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ);
  - Правила международной перевозки опасных грузов по железным дорогам (МПОГ); и
  - Раздел 49 Свода федеральных правил Соединенных Штатов.
- 10.1.6 При международных морских перевозках применяются положения Международного кодекса морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ). В МКМПОГ предоставляются подробные положения по всем аспектам морской перевозки опасных грузов в упаковке.
- 10.1.7 Опасные грузы подразделяются на девять классов опасности. Некоторые из них подразделяются на подклассы. Все подробности изложены в применимых правилах по опасным грузам, как указано выше. Отправитель несет ответственность за обеспечение того, чтобы упаковки, в которых содержатся опасные грузы, были разрешены к перевозке и имели соответствующие знаки опасности и маркировку.
- ### **10.2     Перед укладкой**
- 10.2.1 МКМПОГ или другими международными и национальными правилами требуется, чтобы отправитель предоставил транспортную информацию о каждом

опасном веществе, материале или предмете. Эта информация должна включать, как минимум, следующие основные пункты:

- номер ООН;
- надлежащее отгрузочное наименование (включая техническое название, как применимо);
- класс и/или подкласс (и буквы группы совместимости для грузов класса 1);
- дополнительные виды опасности, если они определены;
- группа упаковки, если она определена;
- общее количество опасных грузов (по объему или массе, для взрывчатых веществ – чистое содержание взрывчатого вещества); и
- число и тип упаковок.

Могут потребоваться другие данные, в зависимости от вида транспорта и классификации грузов (например, температура вспышки при перевозке морем). Должна быть предоставлена различная информация, требуемая в соответствии с каждым правилом и применяемая во время операций по интермодальной перевозке, с тем чтобы для каждой перевозки могла быть подготовлена надлежащая документация.

- 10.2.2 Отправитель также отвечает за обеспечение того, чтобы опасные грузы были классифицированы, упакованы, уложены и маркированы в соответствии с применимыми правилами. Как правило, требуется декларация отправителя о том, что это было выполнено. Такая декларация может быть объединена с требуемой транспортной информацией.
- 10.2.3 Грузоотправитель отвечает за обеспечение того, чтобы грузы, предназначенные к перевозке, были разрешены к перевозке применимыми видами транспорта, которые должны использоваться в транспортных операциях. Например, в соответствии с режимом МПОГ к перевозке по железной дороге не допускаются самореагирующие вещества и органические перекиси, для которых требуется регулирование температуры. Некоторые типы опасных грузов не допускаются к перевозке на пассажирских судах, и поэтому требования МКМПОГ должны быть тщательно изучены.
- 10.2.4 Перевозчик отвечает за обеспечение того, чтобы опасные грузы, задекларированные грузоотправителем, перевозились в соответствии с применимыми международными и национальными правилами.
- 10.2.5 Последние редакции всех применимых правил должны быть легкодоступны, и к ним необходимо обращаться во время укладки для обеспечения соблюдения требований.
- 10.2.6 Работать с опасными грузами, укладывать и закреплять их должен только подготовленный персонал. Требуется надзор со стороны опытного сотрудника, который знаком с правовыми положениями, соответствующими рисками и мерами, которые необходимо принимать в чрезвычайной ситуации.
- 10.2.7 Должны приниматься подходящие меры для предотвращения инцидентов, таких как пожар, включая запрещение курения вблизи опасных грузов.



- 10.2.8 Упаковки с опасными грузами должны быть осмотрены упаковщиком, и если обнаружены поврежденные упаковки, упаковки, в которых имеется течь или из которых просыпается груз, такие пакеты не должны укладываться в ГТЕ. Упаковки, на которых присутствуют пятна и т. д., должны укладываться только после того, как определено, что они безопасны и являются приемлемыми для укладки. До укладки должны быть удалены вода, снег, лед и другие вещества, приставшие к упаковкам. С веществами, скопившимися на крышке барабана, следует первоначально обращаться с осторожностью, в случае если они являются результатом течи или просеивания содержимого. Если произошло заражение поддонов вследствие высыпания/выливания опасных грузов, такие поддоны должны уничтожаться при помощи соответствующих способов, с тем чтобы предотвратить их дальнейшее использование.
- 10.2.9 Если опасные грузы упакованы в поддоны или иным образом организованы в единицы, они должны укладываться таким образом, чтобы сохранялась правильная форма, приблизительно вертикальные боковые стороны и ровный верх. Они должны закрепляться таким образом, чтобы не было вероятности повреждения отдельных упаковок, составляющих укомплектованный груз. Материалы, используемые для удержания отдельных элементов укомплектованного груза, должны быть совместимыми с упакованными веществами и сохранять свою эффективность под воздействием влаги, экстремальных температур и солнечного света.
- 10.2.10 Укладка, нанесение знаков опасности, маркировка и способ крепления опасных грузов в ГТЕ в соответствии с применимыми международными и национальными правилами должны быть спланированы до начала укладки грузов.
- 10.3 Укладка
- 10.3.1 Во время обработки особое внимание должно уделяться тому, чтобы не повредить упаковки. Однако если содержащая опасные грузы упаковка получает повреждение во время обработки и ее содержимое вытекает, район, где это непосредственно произошло, должен быть эвакуирован, а персонал незамедлительно перемещен в безопасное место до тех пор, пока не будет оценена потенциальная опасность. Поврежденная упаковка не должна перевозиться. Она должна быть перемещена в безопасное место в соответствии с инструкциями, полученными от ответственного лица, знакомого с тем, какие существуют риски, и знающего, какие меры должны быть приняты в чрезвычайной ситуации в соответствии с национальными правилами.
- 10.3.2 Груз в ГТЕ должен укладываться таким образом, чтобы несовместимые опасные или другие грузы были разделены в соответствии с правилами по всем видам транспорта. В некоторых случаях даже грузы одного класса несовместимы между собой и не должны укладываться в одну транспортную единицу, например, кислоты и щелочи класса 8. Требования МКМПОГ по разделению опасных грузов внутри ГТЕ, как правило, более строгие, чем правила по автодорожным и железнодорожным перевозкам. Если интермодальная транспортная операция не включает международную перевозку морем, достаточным может быть соблюдение соответствующих национальных правил и правил перевозок по внутренним водным путям. Однако если существует какая-либо вероятность того, что международная перевозка морем будет входить в состав транспортной операции, применяются, как правило, требования по разделению, содержащиеся в МКМПОГ.

- 10.3.3 Некоторые опасные грузы должны быть отделены от пищевых продуктов определенным расстоянием в пределах ГТЕ, или даже их перевозка в одной транспортной единице может запрещаться. Более подробные рекомендации приводятся в применимых правилах по опасным грузам.
- 10.3.4 При работе с опасными грузами должно запрещаться употребление пищи и напитков.
- 10.3.5 С упаковками необходимо обращаться и укладывать их в соответствии с их маркировкой (если таковая имеется). Более подробные сведения о маркировке приводятся в добавлении 1 к приложению 7.
- 10.3.6 Бочки, в которых содержатся опасные грузы, должны всегда размещаться в стоячем положении за исключением случаев, когда компетентным органом разрешено иное.
- 10.3.7 Высота штабелей, испытания нагрузок на штабелирование и ограничения по штабелированию изложены в применимых правилах по опасным грузам, и их необходимо неукоснительно выполнять.
- 10.3.8 Партии опасных грузов, которые составляют только часть загрузки ГТЕ, должны, насколько это возможно, укладываться в примыкании к дверям таким образом, чтобы маркировка и знаки опасности были видны. Особое внимание обращается на подраздел 3.2.7 приложения 7, касающийся крепления груза у дверей транспортной единицы.

## **Глава 11. Действия по завершении укладки**

### **11.1 Закрытие ГТЕ**

- 11.1.1 После закрытия ГТЕ упаковщик должен удостовериться, что все закрывающие устройства соответствующим образом заложены и задраены. Если двери запираются, средства запирания должны быть такими, чтобы в случае чрезвычайной ситуации их можно было незамедлительно открыть. Если у ГТЕ имеются шарнирные подвески или разъемные крепления, необходимо проверить, что они надлежащим образом закреплены и отсутствуют оставленные незакрепленными детали, которые во время перевозки могут представлять собой опасность.
- 11.1.2 Если требуется, грузоотправитель должен обеспечить, чтобы ГТЕ в международных перевозках непосредственно по завершении укладки были опломбированы пломбой, имеющей уникальный идентификационный номер. В отдельных странах может существовать требование о том, чтобы такие пломбы соответствовали стандарту ИСО 17712.
- 11.1.3 Если используются защитные устройства, маячки или другое оборудование для слежения или мониторинга, оно должно быть прочно закреплено на ГТЕ и, если снабжено источником питания, – должно быть сертифицировано как безопасное. Необходимо отметить, что, когда это применимо, Международной конвенцией по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС) требуется, чтобы во время морских перевозок в закрытых грузовых помещениях, где размещены легковоспламеняющиеся опасные грузы, отсутствовали источники возгорания.

### **11.2 Маркировка и информационные табло**

- 11.2.1 Применимыми правилами по опасным грузам может требоваться, чтобы к поверхности ГТЕ прикреплялись информационные табло (увеличенные знаки опасности), маркировка и другие знаки. Спецификации таких информационных табло, маркировок и знаков, а также их расположение подробно описаны в применимых правилах по опасным грузам.
- 11.2.2 Применимыми правилами по опасным грузам могут требоваться другие предупреждающие знаки для конкретных опасностей, например, знак, предупреждающий о вероятности удушающей атмосферы, если с целью охлаждения применялась твердая двуокись углерода (CO<sub>2</sub> – сухой лед) или другой холодильный агент одноразового пользования, или знак, предупреждающий о потенциально взрывоопасной атмосфере, если в ГТЕ были загружены транспортные средства или зажигательные устройства.
- 11.2.3 Применимыми правилами по опасным грузам могут требоваться конкретные предупреждающие знаки для ГТЕ, в которых проводится фумигация, даже если груз не классифицирован как опасный. Подробные сведения о маркировке и последующие инструкции по обращению с такими ГТЕ изложены в применимых правилах по опасным грузам (см. приложение 9).

### **11.3 Документация**

- 11.3.1 Согласно пункту 4.2.4, грузоотправитель отвечает за обеспечение того, чтобы все документы, требуемые применимыми международными и национальными правилами, были получены от отправителя и упаковщика, чтобы эти документы

были точными и, если требуется, предоставлялись перевозчику до начала перевозки, настолько заранее, насколько требуется перевозчиком.

- 11.3.2 Упаковщик отвечает за точное определение массы брутто ГТЕ с уложенным грузом. Применимыми международными и национальными требованиями может быть предписано, как должны определяться масса брутто, этим правилам необходимо следовать.
- 11.3.3 Упаковщик ГТЕ должен сообщить грузоотправителю идентификационный номер ГТЕ (номер контейнера или номер транспортного средства, в зависимости от случая), подтвержденную массу брутто транспортной единицы и идентификационный номер пломбы (если применимо), обеспечивая таким образом, чтобы подтвержденную массу брутто и идентификационные номера внесли во все транспортные документы, такие как транспортная накладная, железнодорожная накладная, товарная накладная или грузовой манифест, и передали эти сведения перевозчику настолько заранее, насколько он потребует.
- 11.3.4 Если груз выступает за пределы общих размеров ГТЕ, в информации, описанной в пункте 11.3.3, должно указываться точное максимальное значение превышения по высоте, по ширине или по длине, как применимо.
- 11.3.5 Если предполагается перевозка на судне грузового контейнера с допустимой массой на штабелирование менее 192 000 кг, как промаркировано на табличке о допущении по условиям безопасности (см. подраздел 8.2.1), перевозчик должен быть уведомлен о сниженной пригодности для штабелирования этого грузового контейнера.
- 11.3.6 Кроме того, когда опасные грузы укладываются в ГТЕ для перевозки по морю или если в маршрут перевозки включен морской этап, МКМПОГ и другими правилами о перевозках может требоваться, чтобы лица, ответственные за укладку ГТЕ, предоставляли «сертификат на контейнер/транспортное средство», в котором указывается идентификационный номер контейнера или транспортного средства и удостоверяется, что операция укладки была проведена в соответствии с требованиями применимых правил по опасным грузам. За подробными сведениями о документации следует обращаться к соответствующим правилам по опасным грузам.

## Глава 12. Рекомендации по приему и разгрузке ГТЕ

**Примечание.** Дальнейшую информацию см. в приложении 5.

### 12.1 Общие меры предосторожности

- 12.1.1 Если применимо, грузополучатель или получатель ГТЕ должны проверить, в хорошем ли состоянии ГТЕ внешне и нет ли существенной деформации, трещин или погиби. Если такие повреждение обнаружены, получатель должен это зафиксировать документально и сообщить оператору ГТЕ. Особое внимание должно быть уделено повреждениям, которые могли воздействовать на состояние груза внутри транспортной единицы.
- 12.1.2 Если в транспортной документации указан номер пломбы, следует проверить пломбу. Если номер на пломбе отличается от данных документации или если представляется, что пломба была повреждена или отсутствует, это может говорить о том, что ГТЕ во время перевозки была открыта. В таком случае необходимо обратиться к оператору ГТЕ.
- 12.1.3 Если в ГТЕ присутствуют признаки аномально высоких температур, она должна быть помещена в безопасное место и должны быть уведомлены пожарные службы. Необходимо обратить внимание на то, чтобы применялись методы пожаротушения, подходящие для груза в транспортной единице.
- 12.1.4 Лица, открывающие ГТЕ, должны помнить об опасности выпадения груза (подробнее см. раздел 6 приложения 5).
- 12.1.5 ГТЕ, в которых содержатся вещества для охлаждения или кондиционирования, представляют собой особую опасность в отношении токсичной или удушающей атмосферы (см. пункты 11.2.2 и 11.2.3). До открытия дверей при помощи измерений необходимо убедиться, что внутри ГТЕ нет вредной атмосферы.
- 12.1.6 Некоторые грузы могут выделять вредные пары. Было неоднократно замечено, что, особенно после длительного морского рейса, грузы, которые не являются опасными, такие как обувь, текстильные изделия, мебель и тому подобное выделяют вредные вещества в такой степени, что атмосфера в ГТЕ становится опасной. Необходимо принять меры к тому, чтобы не входить в контакт с внутренней атмосферой при открывании дверей. Поэтому любую ГТЕ необходимо провентилировать, предпочтительно искусственной нагнетательной вентиляцией, прежде чем персоналу будет разрешен вход. Если это невозможно, двери должны быть открыты в течение определенного периода времени, достаточного для того, чтобы внутренняя атмосфера пришла в соответствии с наружной.
- 12.1.7 На ГТЕ, подвергшихся фумигации, должна быть нанесена соответствующая маркировка. Иногда маркировка может стереться или быть утрачена во время перевозки. Поскольку в результате этого ГТЕ оказываются лишенными надлежащей маркировки, должны проверяться двери и выпускные отверстия. Пленка, нанесенная на уплотнения дверей или на выпускные отверстия, может служить признаком наличия фумиганта.
- 12.1.8 Если существует определенная причина предполагать, что упаковки с опасными грузами получили повреждения, до начала разгрузки транспортной единицы необходимо получить рекомендации эксперта. Если возможно, у отправителя должен быть запрошен лист данных по безопасности (ЛДБ) с тем, чтобы

определить надлежащие меры и необходимое защитное снаряжение для персонала.

## 12.2 Разгрузка ГТЕ

12.2.1 Для расположения ГТЕ применяется раздел 8.3. Если требуется доступ на крышу ГТЕ, например, чтобы снять брезент транспортной единицы с открытым верхом, должна быть предусмотрена передвижная лестница или площадка лесов. Доступ к дверям ГТЕ, если это требуется, должен осуществляться с применением наклонных трапов или платформ (см. подраздел 8.3.3).

12.2.2 Лица, открывающие ГТЕ, должны осознавать опасность того, что груз может выпасть. Для снижения риска получения травм вследствие выпадения, при открывании дверей, сместившегося груза настоятельно рекомендуется использовать предохранительный пояс. Пояс необходимо закрепить на внутренних запорных штангах ГТЕ с тем, чтобы свести к минимуму свободное движение дверей в момент открывания. Смещение груза в зачехленных ГТЕ может также стать причиной опасности для тех, кто открывает боковые шторы транспортной единицы с открытыми бортами.

12.2.3 Должны применяться подходящие методы и оборудование разгрузки (см. раздел 3.3 приложения 7), чтобы выполняющие эту работу лица не подвергались опасности.

12.2.4 При снятии найтовов, устройств блокировки или других материалов для крепления груза необходимо обращать внимание на то, чтобы при отсутствии крепления предметы груза не смещались. Необходимо открыть клапаны надувных пневмооболочек и выпустить воздух.

12.2.5 Необходимо учитывать, что, когда сняты крепежные ремни, предметы с малым трением, такие как стопы стальных листов, могут внезапно сместиться, а нестабильные предметы могут опрокинуться.

12.2.6 Если во время разгрузки ГТЕ обнаружено какое-либо повреждение груза, этот факт должен быть зафиксирован документально и о нем должно соответствующим образом сообщаться перевозчику и/или оператору ГТЕ и грузоотправителю. Если обнаружено, что упаковка с опасными грузами получила настолько серьезные повреждения, что произошло вытекание содержимого, район непосредственной близости должен быть эвакуирован до тех пор, пока не будет оценена потенциальная опасность. Если возможно, у отправителя должен быть запрошен лист данных по безопасности (ЛДБ) с тем, чтобы определить надлежащие меры и необходимое защитное снаряжение для персонала.

## 12.3 Возвращение разгруженной ГТЕ

12.3.1 По завершении разгрузки ГТЕ она может, в соответствии с соглашением с оператором ГТЕ, быть либо возвращена на территорию оператора ГТЕ, либо передана новому отправителю/упаковщику/грузоотправителю. При любом из этих сценариев, если специально не согласовано иное, грузополучатель является ответственным за обеспечение того, чтобы ГТЕ была полностью чистой, чтобы в ней не было остатков груза, вредных материалов, растений, растительных продуктов и видимых вредителей.

- 12.3.2 При избавлении от остатков груза и связанных с грузом отходов должны приниматься во внимание применимые правила по охране окружающей среды. Когда это возможно, пневмооболочка и другие крепежные материалы должны подвергаться вторичной переработке. Если применяются требования по карантину на древесные материалы, от деревянных распорок и упаковочного/крепежного материала из натуральной древесины, на котором отсутствует соответствующая маркировка IPPC (см. раздел 1.14 приложения 7), необходимо избавляться, как это требуется национальными или местными правилами по защите растений.
- 12.3.3 После разгрузки ГТЕ с опасными грузами особое внимание должно обращаться на то, чтобы не оставалось никакой опасности. Для этого может потребоваться специальная очистка, в особенности если произошел разлив токсичного или коррозионного вещества или если существуют подозрения, что такой разлив произошел. В случае сомнений относительно надлежащих мер по очистке необходимо обратиться к оператору ГТЕ.
- 12.3.4 Все информационные табло и другие маркировки, относящиеся к последней перевозке, включая, когда это применимо, маркировку по опасным грузам, необходимо снять, закрыть или иным образом аннулировать.

## **Глава 13. Подготовка по укладке грузов в ГТЕ**

### **13.1 Введение**

- 13.1.1 Успешное применение настоящего Кодекса в том, что касается укладки грузов в ГТЕ, и достижение его целей в большой степени зависят оттого, насколько все заинтересованные лица осознают связанные с этим опасности и насколько хорошо они понимают Кодекс. Этого можно достичь только путем выполнения хорошо спланированных и поддерживаемых программ начальной и последующей подготовки для всех, кто занят в укладке грузов в ГТЕ.
- 13.1.2 Подготовка лиц, нанятых сторонам, указанными в главе 4, может проводиться без отрыва от производства при участии специально назначенного персонала. В качестве альтернативы, могут быть использованы внешние или дистанционные (электронное обучение) предоставляющие подготовку специалисты. Однако если стороны используют таких внешних специалистов по предоставлению подготовки, они должны убедиться в том, что эти специалисты в состоянии предоставить подготовку, обеспечивающую выполнение требований настоящего Кодекса. Лица, ответственные за планирование укладки грузов и надзор за ней, должны обладать всеми необходимыми знаниями в отношении всех технических, правовых и коммерческих требований, связанных с данной задачей, а также в отношении всех существующих рисков и опасностей. Они должны знать общепринятую терминологию с тем, чтобы эффективно общаться с отправителями, экспедиторами и лицами, занятыми фактическим выполнением укладки грузов.
- 13.1.3 Выполняющий фактическую укладку персонал должен получить подготовку и иметь навыки в выполнении этой работы, а также понимать соответствующую терминологию, чтобы соблюдать инструкции тех, кто занимается планированием операций. Они должны хорошо осознавать существующие риски и опасности, включая безопасность ручного труда.
- 13.1.4 Прежде чем приступить к работе, которая относится к их непосредственной ответственности, лица, ответственные за планирование укладки грузов и надзор за ней, а также персонал, ответственный за фактическое выполнение укладки, должны получить надлежащее образование и подготовку в соответствии со своими задачами.
- 13.1.5 Руководство предприятия, где осуществляется укладка груза в ГТЕ, несет ответственность за то, чтобы весь персонал, участвующий в укладке груза в ГТЕ или в осуществлении надзора за этим процессом, получил надлежащую подготовку и имел квалификацию в соответствии со своими обязанностями в рамках организации.

### **13.2 Регулятивные органы**

Регулятивные органы должны сотрудничать с участвующими сторонами с тем, чтобы разработать минимальные требования по подготовке и, когда это требуется, по квалификациям для каждого участника, прямого или косвенного, занятого в укладке грузов в ГТЕ, в особенности в отношении опасных грузов.



### 13.3 Подготовка

13.3.1 Персонал, занятый в укладке грузов в ГТЕ, должен получить подготовку по вопросам содержания настоящего Кодекса в соответствии со своими обязанностями. До того, как приступить к выполнению своих обязанностей, сотрудники должны получить подготовку, а функции, по которым подготовка не была предоставлена, они должны выполнять только под непосредственным надзором получившего подготовку лица. Когда это существенно, такая подготовка должна дополняться практическим этапом, когда человек помогает в работе более опытным и знающим специалистам, занятым планированием и укладкой грузов, с тем чтобы приобрести практический опыт.

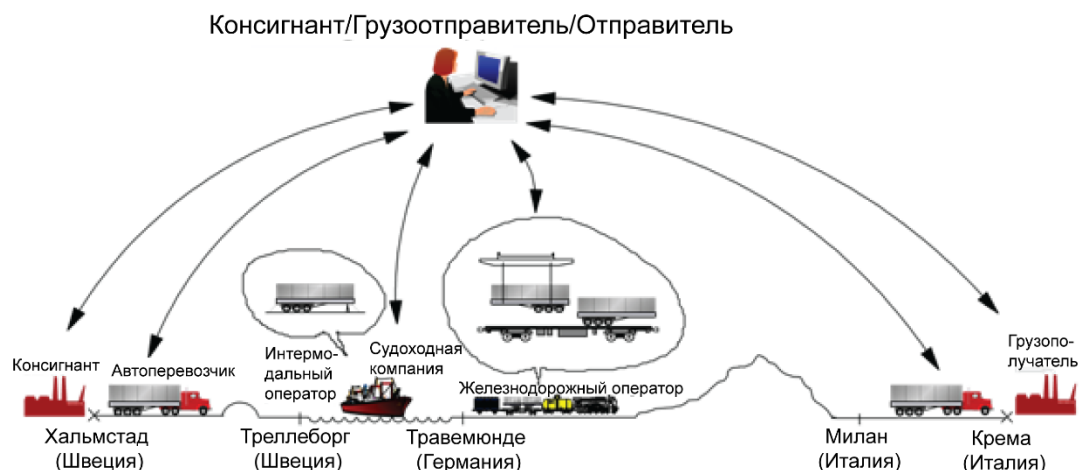
13.3.2 Подготовка должна быть составлена таким образом, чтобы предоставлять глубокое понимание последствий неправильной укладки и крепления грузов в ГТЕ, правовых требований, величины сил, которые могут воздействовать на груз во время автодорожной, железнодорожной или морской перевозки, а также основных принципов укладки и крепления грузов в ГТЕ. Возможные темы для включения в соответствующий курс подготовки приводятся в приложении 10.

### 13.4 Отчетные записи

Должны вестись и поддерживаться отчетные записи о подготовке, с тем чтобы обеспечить документальную регистрацию подготовки сотрудников в соответствии с местной регулятивной практикой.

## Приложение 1. Передача информации

- 1 Для обеспечения безопасной и надежной перевозки груза от отправителя до места назначения чрезвычайно важно, чтобы лица, имеющие отношение к перемещению ГТЕ, полностью соблюдали требования по надлежащей передаче информации.
- 2 Сюда относится ответственность упаковщика проводить идентификацию всех упаковок, укладываемых в ГТЕ, и включать их все в соответствующую документацию.
- 3 Кроме того, сюда входят ответственность упаковщика определить фактическую массу брутто ГТЕ и задекларировать любые опасности, которые могут присутствовать, в отношении всей перевозки или ее части.
- 4 Стороны, участвующие в перевозке, отвечают за обеспечение того, чтобы документация и информация предоставлялись в надлежащее время и с применением условий, приемлемых на международном уровне.
- 5 Функции в рамках цепочки поставок описаны в главе 4 настоящего Кодекса и могут быть графически представлены в кратком изложении, как показано на рисунке 1.1.



- 6 В соответствии с условиями настоящего Кодекса главные контракты заключаются между грузоотправителем и перевозчиком. Другие стороны, такие как терминал или перевозчик грузов, хотя и принимают активное участие в процессе, подчиняются одной из вышеуказанных сторон.
- 7 На рисунке 1.2 представлено взаимоотношение функций в начале цепочки поставок. Отправитель и консигнант могут рассматриваться в качестве одной функции и при определенных обстоятельствах могут указываться в качестве грузоотправителя. Однако грузоотправитель может действовать как сторона, обрабатывающая информацию, получая информацию о грузе и сведения об укладке груза от консигнанта/отправителя и упаковщика/консолидатора, соответственно.

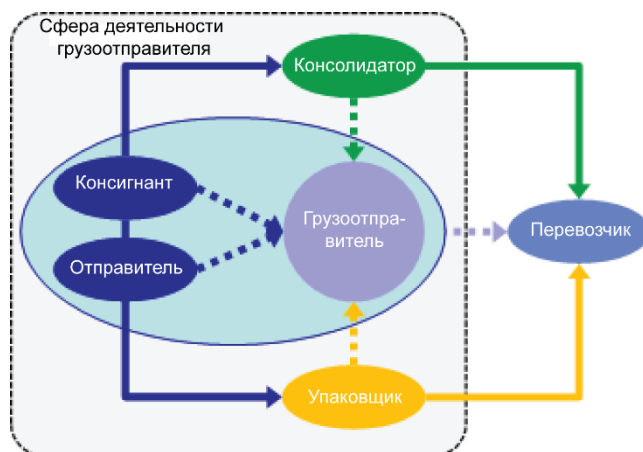


Рисунок 1.2. Взаимоотношение функций

- 7.1 Грузоотправителем может также быть упаковщик / консолидатор, когда он получает грузы от отправителя и укладывает их в ГТЕ перед отправкой перевозчику.
- 7.2 И наконец, грузоотправителем может быть отправитель, который производит грузы, укладывает их в ГТЕ и затем заключает контракт с перевозчиком о перемещении ГТЕ к месту назначения.
- 7.3 Существует еще одно сочетание, при котором грузоотправитель объединяет отправителя, упаковщика и перевозчика.
- 8 Грузоотправитель организует перевозку грузов и может заниматься организацией страхования груза. В некоторых контрактах указывается конкретное согласованное место, терминал или пункт назначения, где заканчивается ответственность грузоотправителя. После чего ответственность передается грузополучателю или другой стороне, которая может взять на себя функции грузоотправителя.
- 8.1 На рисунке 1.3 представлены типичные условия контракта, представляемые Международной торговой палатой. Согласно этому контракту грузоотправитель отвечает за все аспекты перевозки до того момента, когда ГТЕ будет разгружена в порту импорта.



Рисунок 1.3. Типичные условия контракта о продаже

- 8.2 После этого грузополучатель или его агент, который возьмет на себя функцию грузоотправителя, организует последующую перевозку ГТЕ и продолжит процесс обмена информацией для данной операции перевозки.

## Приложение 2. Безопасное обращение с ГТЕ

- 1 Общие положения
  - 1.1 ГТЕ предназначены для интермодальных перевозок. Их можно перемещать с одного вида транспорта на другой путем качения или подъема. Съемный кузов можно перевозить на автодорожном транспортном средстве или в железнодорожном вагоне. Грузовой контейнер можно перевозить на автодорожном транспортном средстве, в железнодорожном вагоне, на барже по внутренним водным путям или на морском судне. Автодорожное транспортное средство можно перевозить в железнодорожном вагоне, на барже по внутренним водным путям или на морском судне (судно ро-ро). Железнодорожный вагон можно перевозить на морском судне (железнодорожный паром).
  - 1.2 При обращении с ГТЕ необходимо удостовериться, что все устройства по обращению с ними, такие как грузоподъемные устройства и оборудование для внутреннего перемещения находятся в хорошем состоянии и пригодны для предполагаемого использования.
  - 1.3 По завершении обработки ГТЕ должны быть закреплены на транспортном средстве, как это требуется для конкретного вида транспорта.
  - 1.4 ГТЕ, из которой происходит утечка груза или которая очевидно не является безопасной для дальнейшей перевозки, не должна погружаться на транспортное средство.
- 2 Перемещение качением
  - 2.1 Съемные кузова перевозятся по автодороге на специальных автомобилях для перевозки съемных кузовов. Перевозящее транспортное средство может быть опущено на колесах и может заехать под съемный кузов, стоящий на опорах. При поднимании транспортного средства в нормальное рабочее положение съемный кузов оказывается погруженным на шасси перевозящего автодорожного транспортного средства. После чего опоры убираются.
  - 2.2 Автодорожные транспортные средства могут быть закачены на судно с использованием их собственных двигателей. Полутрейлеры, как правило, перевозятся на судах без тягача. Они загружаются на суда и разгружаются с них с помощью специальных внутренних автотранспортных средств порта. Такие автотранспортные средства должны быть покрашены заметной краской или иметь маркировку и должны иметь проблесковый или вращающийся желтый маячок. В кабине водителя должен быть обеспечен хороший круговой обзор с минимальными препятствиями для водителя. На аппарели или на любой палубе для колесной техники при движении транспортных средств разрешается присутствие только уполномоченного персонала. Передвижение людей пешком по аппарели должно строго контролироваться и сводиться к минимуму.
  - 2.3 Грузовые палубы железнодорожных паромов оборудованы несколькими железнодорожными колеями, доступ на которые осуществляется при помощи подвижной аппарели с рельсами, которая состыковывается с железнодорожными колеями на судне. Максимальный допустимый угол слома между аппарелью и уровнем железнодорожной палубы на судне ограничен и зависит от типа вагонов, загружаемых на судно. В отдельных случаях этот угол может не превышать 1,5°.

3 Перемещение подъемом

- 3.1 Перед подъемом ГТЕ занимающийся этой работой персонал должен убедиться в том, что грузоподъемное оборудование надежно прикреплено к ГТЕ и разобраны все устройства крепления, фиксации и найтовки.
- 3.2 Съёмные кузова для совмещенных автодорожных/железнодорожных перевозок, а также специально построенные полутрейлеры для совмещенных автодорожных/железнодорожных перевозок оснащены стандартными углублениями для подъема за четыре точки рычагами захвата, прикрепленными к спредеру крана или ричстакеру. Таким образом они могут перемещаться с автодорожного транспорта на железнодорожный и наоборот.
- 3.3 Подъем грузовых контейнеров (см. стандарт ИСО 3874)
- 3.3.1 Наиболее подходящим способом подъема грузового контейнера является применение спредера для подъема за верх. Спредер фиксируется твистлоками на верхних угловых фитингах грузового контейнера. Этот способ может использоваться для грузовых контейнеров всех размеров, у которых имеются верхние угловые фитинги, в загруженном или порожнем состоянии. Если спредер не может быть прикреплен непосредственно за угловые фитинги, например в случае груза, выступающего по высоте за пределы контейнера, могут применяться стропы или цепи, которые крепятся к спредеру, с тем чтобы направление усилия подъема оставалось вертикальным.
- 3.3.2 Боковая подъемная рама предназначена для подъема грузового контейнера за два верхних угловых фитинга на одной стороне и восприятия сил реакции на нижних угловых фитингах на той же стороне или на соответствующих угловых стойках над этими угловыми фитингами. Этот способ может использоваться для порожних грузовых контейнеров всех размеров. В случае загруженных грузовых контейнеров этот способ подходит только для 20-футовых и 10-футовых грузовых контейнеров.
- 3.3.3 Торцевая подъемная рама подходит только для обработки 20-футовых и 10-футовых порожних грузовых контейнеров. Рама предназначена для подъема грузового контейнера за два верхних угловых фитинга на одном торце и восприятия сил реакции на нижних угловых фитингах на том же торце или на соответствующих угловых стойках над этими угловыми фитингами.
- 3.3.4 Стропы для подъема за верх могут использоваться для порожних грузовых контейнеров всех размеров. Грузовой контейнер поднимается за все четыре верхних угловых отливки, усилия прилагаются в ином направлении, чем вертикальное. Подъемные устройства должны быть надлежащим образом закреплены, крюки должны всегда сориентированы в направлении изнутри наружу. В загруженном состоянии данный способ подходит только для 10-футовых грузовых контейнеров, при условии что подъемные усилия прилагаются под углом не менее 60° к горизонтали.
- 3.3.5 Днищевые стропы применяются совместно со спредером-траверсой. Грузовой контейнер поднимается за боковые отверстия четырех нижних угловых фитингов при помощи строп, соединенных с угловыми фитингами посредством запорных устройств. Для данного соединения крюки не подходят. Этот способ может использоваться для грузовых контейнеров всех размеров в порожнем или за-

груженном состоянии. Для загруженных грузовых контейнеров угол между стропой и горизонталью должен составлять не менее 30° для 40-футовых грузовых контейнеров, 45° для 20-футовых грузовых контейнеров и 60° для 10-футовых грузовых контейнеров.

- 3.3.6 Когда на грузовом контейнере предусмотрены карманы для вилок автопогрузчика, при определенных условиях его можно поднимать при помощи вилок. В идеальном случае вилки должны выступать на всю ширину грузового контейнера, и ни при каких условиях они не должны заходить в карманы менее чем на 1825 мм. Этот способ может применяться для 20-футовых и 10-футовых грузовых контейнерах в порожнем или загруженном состоянии за исключением танков и контейнеров для навалочных грузов под давлением, которые вообще не должны подниматься при помощи автопогрузчиков. Если карманы отсутствуют, грузовой контейнер в любом состоянии не должен подниматься при помощи вилок.
- 3.4 Железнодорожные вагоны могут подниматься и могут менять тележки, если железнодорожное паромное сообщение осуществляется между странами с разным размером железнодорожной колеи. В таких случаях железнодорожные вагоны должны быть подходящими для незатрудненной смены тележек. В портах, где осуществляется паромная переправа, предоставляется конкретное оборудование для данной операции.
- 4 Проверки безопасности и охраны перед поступлением на терминал
- 4.1 Важно, чтобы на терминале удостоверились, что принимаемые на терминал ГТЕ являются безопасными для проведения операций и не представляют угрозы безопасности и охраны терминала или для судов и персонала, находящихся в данном районе. Особенно важно обеспечить, чтобы применение «бумажных» систем не приводило к снижению необходимости в проверке документации.
- 4.2 На первой границе экспортной площадки либо когда ГТЕ находится на терминале до ее поступления на судно, терминалом должны быть предприняты следующие действия:
- Сопоставить документацию перевозчика с документацией доставщика, с тем чтобы предотвратить незаконные отправки;
  - Проверить целостность ГТЕ и ее пломбы с тем, чтобы исключить нахождение в ней безбилетных пассажиров и контрабанды или угрозы с точки зрения охраны. Если обнаружена сломанная пломба или пломба отсутствует, об этом должно сообщаться грузоотправителю и органам власти и должно быть проведено повторное нанесение пломбы. Номер новой пломбы должен быть зарегистрирован;
  - Проверить номер ГТЕ по документации;
  - Проверить наличие информационных табло и маркировки на ГТЕ, в которых содержатся опасные грузы, и проверить их по документации;
  - Проверить массу брутто по документации с использованием весов-платформы или устройства измерения массы/нагрузки, имеющегося в оборудовании участка, или, в качестве альтернативы, убедиться в том, что определение точной массы брутто было выполнено перед поступлением на терминал и что такое определение соответствует международным требованиям, где это применимо, или принятой передовой практике;

- Во время подъема ГТЕ при помощи любого оборудования на терминале обеспечить, чтобы оператор проводил необходимую оценку с целью проверки того, что масса груза распределена достаточно равномерно. Если выявлено, что неравномерность превышает «правило 60% на половину длины», на терминале должны быть приняты меры для решения этой проблемы;
- Любая ГТЕ, которая представляется недостаточно конструктивно надежной и/или небезопасной, должна быть выделена для более подробного осмотра;
- Проверить найтовы ГТЕ незакрытого типа;
- Подтвердить размеры груза нестандартных размеров и соответствующим образом откорректировать зарегистрированные данные;
- Уведомить оператора ГТЕ в том случае, если нестандартный груз закреплен в ГТЕ ненадлежащим образом или если его крепление не соответствует требованиям;
- Проверить температуры в рефрижераторах с тем, чтобы сравнить их с установленными значениями, и, в случае если превышены допустимые расхождения, связаться оператором ГТЕ. Должен быть установлен диапазон изменений температуры в разумных пределах, превышение которого должно служить сигналом для начала взаимодействия с операторами ГТЕ по этому вопросу, этот диапазон должен находиться в зависимости от типа груза, т. е. является ли груз охлажденным или замороженным. Если в результате низкого заряда аккумуляторов это невозможно сделать у въезда на терминал, такая проверка должна быть проведена, когда ГТЕ получает питание от источника на терминале;
- До подключения к питанию на терминале проверить вилки и кабели рефрижераторов на предмет наличия дефектов.

5 Штабелирование на грунт и операции на терминале с грузовыми контейнерами

5.1 Грунт должен представлять собой твердую, плоскую и сухую поверхность. На грунте грузовой контейнер должен поддерживаться только четырьмя нижними контейнерными фитингами. При штабелировании грузовых контейнеров должен обеспечиваться полный контакт нижних поверхностей нижних угловых фитингов верхних грузовых контейнеров с верхними поверхностями верхних контейнерных фитингов нижнего грузового контейнера. Может допускаться поперечное смещение до 25 мм и продольное смещение до 38 мм.

5.2 Штабель грузовых контейнеров может подвергаться воздействию сильного ветра. Это может привести к соскальзыванию и опрокидыванию грузовых контейнеров. Штабели порожних грузовых контейнеров более подвержены такой опасности, нежели штабели загруженных грузовых контейнеров. Критическое значение скорости ветра выше для множественных рядов, чем для одного ряда. Воздействие ветра можно снизить путем ограничения высоты штабеля, блокирующей укладкой или сочетанием этих двух способов. В таблице ниже представлено рекомендуемое сочетание:



Число ярусов	20-футовый стандартный	40-футовый стандартный	40-футовый высокий
2	2 яруса	2 яруса	3 яруса
3	2 яруса	3 яруса	3 яруса
4	2 яруса	3 яруса	3 яруса
5	3 яруса	3 яруса	4 яруса
6	4 яруса	4 яруса	5 ярусов

5.3 Вышеуказанные рекомендации являются применимыми при силе ветра до 20 м/с (8 баллов по шкале Бофорта). При более высокой скорости ветра должны быть рассмотрены дополнительные меры, такие как применение ступенчатой пирамиды вместо блокирующей укладки или крепление грузовых контейнеров найтовыми к грунту.

5.4 Грузовые контейнеры надлежит перемещать по территории терминала только при помощи подходящего оборудования, такого как порталные погрузчики, ричстакеры или трейлеры. Трейлеры должны иметь такую конструкцию, чтобы грузовые контейнеры опирались на угловые фитинги. Для операций в пределах установленной площадки терминала крепление не требуется, при условии что грузовой контейнер погружен на трейлер корректным образом и предотвращается его перемещение в горизонтальном направлении. Поэтому трейлеры, не имеющие твистлоков, должны быть оборудованы угловыми листами достаточной прочности или другими устройствами ограничения достаточной высоты, чтобы удерживать грузовой контейнер в необходимом положении.

## 6 Крепление ГТЕ

6.1 Съемные кузова перевозятся на автодороге на специальных транспортных средствах. Угловые фитинги съемных кузовов совмещаются с конусами запорных устройств (твистлоков), которые при повороте конусов обеспечивают надежное соединение съемного кузова и конструкции транспортного средства (см. рисунок 2.1).



Рисунок 2.1. Твистлок на автодорожном транспортном средстве

6.2 Грузовые контейнеры должны перевозиться по автодорогам на специально изготовленных шасси для контейнеров, когда грузовой контейнер поддерживается четырьмя угловыми фитингами. Угловые фитинги грузового контейнера совмещаются с конусами твистлоков на шасси аналогичным образом, как это осуществляется на устройствах крепления, описанных в 6.1.

- 6.3 При перевозке по железной дороге съемные кузова и грузовые контейнеры по-гружаются на открытые вагоны, которые специально оборудованы устройствами для штабелирования или запирающими устройствами. В вагонах могут перевозиться полутрейлеры, если вагоны оборудованы специальными прокладками для размещения автодорожных транспортных средств.
- 6.4 Суда-контейнеровозы специально построены для перевозки грузовых контейнеров. Грузовые помещения под палубой или грузовые помещения на судах-контейнеровозах без люковых крышек оборудованы направляющими ячейек, при помощи которых происходит штабелирование грузовых контейнеров, при этом достигается достаточное удержание и крепление. 20-футовые грузовые контейнеры могут размещаться с помощью направляющих ячейек для 40-футовых контейнеров, при условии что в угловые фитинги грузовых контейнеров вставлены подходящие конусы для штабелирования. Грузовые контейнеры, перевозимые на палубе, закрепляются к конструкциям судна с помощью твистлоков. Твистлоки используются также для закрепления между собой грузовых контейнеров, установленных один на другой. Кроме того, штабеля контейнеров на палубе закрепляются на конструкциях судна при помощи контейнерных штанг и натяжных устройств (талрепов) (см. рисунок 2.2). Подробные сведения об устройствах крепления описаны в Наставлении по креплению груза конкретного судна.



Рисунок 2.2. Направляющие ячейек и контейнерные штанги на судне-контейнеровозе

- 6.5 При перевозке на судах для генеральных грузов, которые не построены специально для перевозки грузовых контейнеров, грузовые контейнеры закрепляются к судовым конструкциям при помощи цепных найтовов или тросов и натяжных устройств (см. приложение 1 к Кодексу безопасной практики ИМО размещения и крепления груза). Более подробные сведения описаны в Наставлении по креплению груза конкретного судна.
- 6.6 Когда транспортные средства загружаются на автомобильную палубу судна ро-ро, должны быть включены и зафиксированы стояночные тормоза, а двигатели должны находиться в состоянии сцепления. Отсоединенные полутрейлеры не должны поддерживаться опорами для грунта, а, предпочтительно, должны удерживаться домкратами или аналогичными устройствами. Найтовы, закрепленные на точках крепления транспортного средства, должны соединяться с крюками или иными устройствами, имеющими такую конструкцию, чтобы не могло произойти их разобщения из отверстия в точке крепления, если во время рейса найтов ослабевает. Только один найтов следует прикреплять к любому

отверстию точки крепления на транспортном средстве. Более подробные сведения приводятся в Наставлении по креплению груза конкретного судна.

- 6.7 Колеса железнодорожных вагонов, размещенных на железнодорожной палубе железнодорожного парома, должны быть зафиксированы на рельсе соответствующими стальными башмаками. Вагоны должны быть закреплены к конструкциям судна при помощи цепей и натяжных устройств (талрепов). При тяжелых погодных условиях рессорные системы вагонов должны быть отпущены при помощи специальных домкратов. Более подробные сведения приводятся в Наставлении по креплению груза конкретного судна.

### Приложение 3. Предотвращение ущерба в результате конденсации

#### 1 Введение

Ущерб в результате конденсации – это собирательный термин для обозначения ущерба грузу в ГТЕ в результате воздействия внутренней влажности, особенно в грузовых контейнерах во время продолжительных рейсов. Этот ущерб может проявиться в виде коррозии, плесени, гниения, брожения, разрушения картонной тары, течи, образования пятен, химической реакции, включая самонагревание, газообразование и самовозгорание. Источником этой влажности является, как правило, сам груз и в некоторой степени деревянные обрешетки, поддоны, пористый упаковочный материал и влага, ставшая результатом того, что укладка груза в ГТЕ проводилась во время дождя или снегопада или в условиях высокой влажности и температуры. Поэтому чрезвычайно важно регулировать влагосодержание груза, подлежащего укладке, а также любого используемого подкладочного материала с учетом прогнозируемых климатических воздействий во время запланированной перевозки.

#### 2 Определения

Ниже приводятся наиболее важные технические термины и определения для оценки надлежащей «пригодности груза» для укладки в контейнер и для понимания обычных процессов ущерба в результате конденсации:

<b>Абсолютная влажность воздуха</b>	Фактическое содержание водяного пара в воздухе, измеряемое в г/м <sup>3</sup> или г/кг.
<b>Конденсация</b>	Преобразование водяного пара в жидкое состояние. Конденсация, как правило, начинается, когда воздух охлаждается до точки росы при контакте с холодными поверхностями.
<b>Порог коррозии</b>	Относительная влажность 40% или более, которая приводит к повышенному риску коррозии черных металлов.
<b>Криптоклимат в контейнере</b>	Состояние относительной влажности воздуха в закрытом контейнере, которое зависит от содержания влаги в грузе или в материалах в контейнере и от окружающей температуры.
<b>Суточный перепад температуры в контейнере</b>	Подъем и снижение температуры в соответствии со временем суток, часто возрастает под воздействием солнечного излучения или других погодных условий.
<b>Точка росы воздуха</b>	Температура ниже фактической температуры, при которой данная относительная влажность достигает 100%. Например, точка росы воздуха при температуре 30°C и относительной влажности 57% (= 17,3 г/м <sup>3</sup> абсолютной влажности) составит 20°C, поскольку при этой температуре 17,3 г/м <sup>3</sup> представляет влажность насыщения или относительную влажность 100%.
<b>Гигроскопичность груза</b>	Свойство некоторых грузов или материалов поглощать водяной пар (адсорбция) или выделять водяной пар (десорбция) в зависимости от относительной влажности окружающего воздуха.

<b>Порог образования плесени</b>	Относительная влажность 75% или более приведет к увеличению риска образования плесени на веществах органического происхождения, таких как пищевые продукты, текстиль, кожа, древесина, или на веществах неорганического происхождения, таких как керамика.
<b>Относительная влажность воздуха</b>	Фактическая абсолютная влажность, выраженная в процентном соотношении влажности насыщения при данной температуре. Например, абсолютная влажность 17,3 г/м <sup>3</sup> в воздухе при температуре 30°C представляет относительную влажность, равную $100 \cdot 17,3 / 30,3 = 57\%$ .
<b>Влажность насыщения воздуха</b>	Максимально возможное содержание влаги в воздухе в зависимости от температуры воздуха (2,4 г/м <sup>3</sup> при -10°C; 4,8 г/м <sup>3</sup> при 0°C; 9,4 г/м <sup>3</sup> при 10°C; 17,3 г/м <sup>3</sup> при 20°C; 30,3 г/м <sup>3</sup> при 30°C; см. рисунок 3.1, ниже).
<b>Сорбционное равновесие</b>	Состояние равновесия адсорбции и десорбции при заданной относительной влажности окружающего воздуха и соответствующем влагосодержании груза или материала.
<b>Изотерма сорбции</b>	Эмпирический график, представляющий соотношение влагосодержания груза или материала и относительной влажности окружающего воздуха. Обычно для характеристики указанного взаимоотношения используется процесс адсорбции. Изотермы сорбции конкретны для различных грузов или материалов (см. рисунок 3.2, ниже).
<b>Влагосодержание груза</b>	Содержание скрытой влаги и водяного пара в гигроскопичном грузе или в соответствующем материале, как правило, выражено в процентном соотношении от массы влажного груза (например, 20 т какао-бобов при влагосодержании 8% содержат 1,6 т воды).

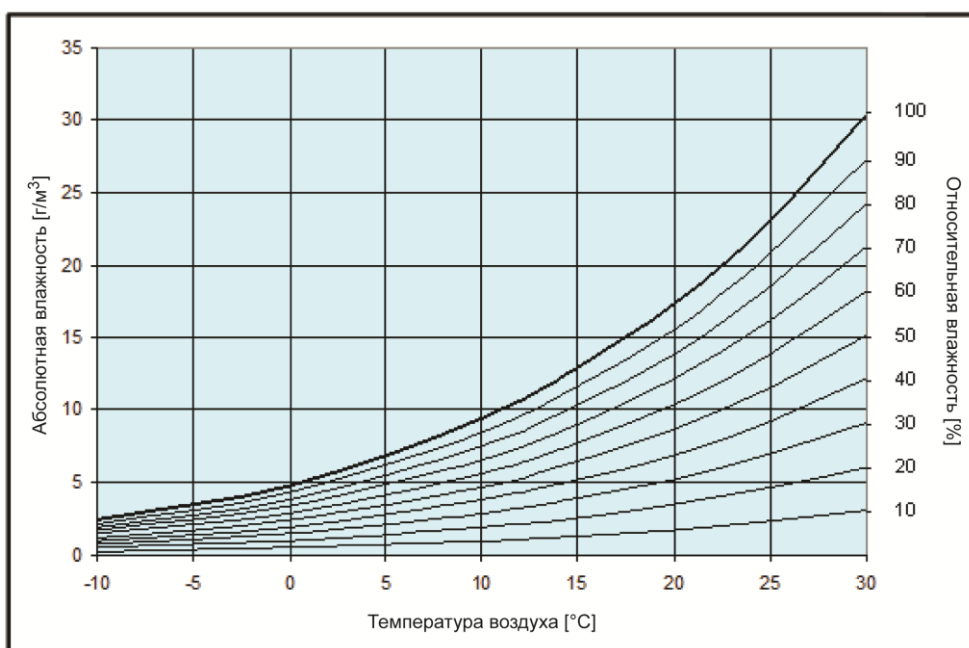


Рисунок 3.1. Абсолютная и относительная влажность

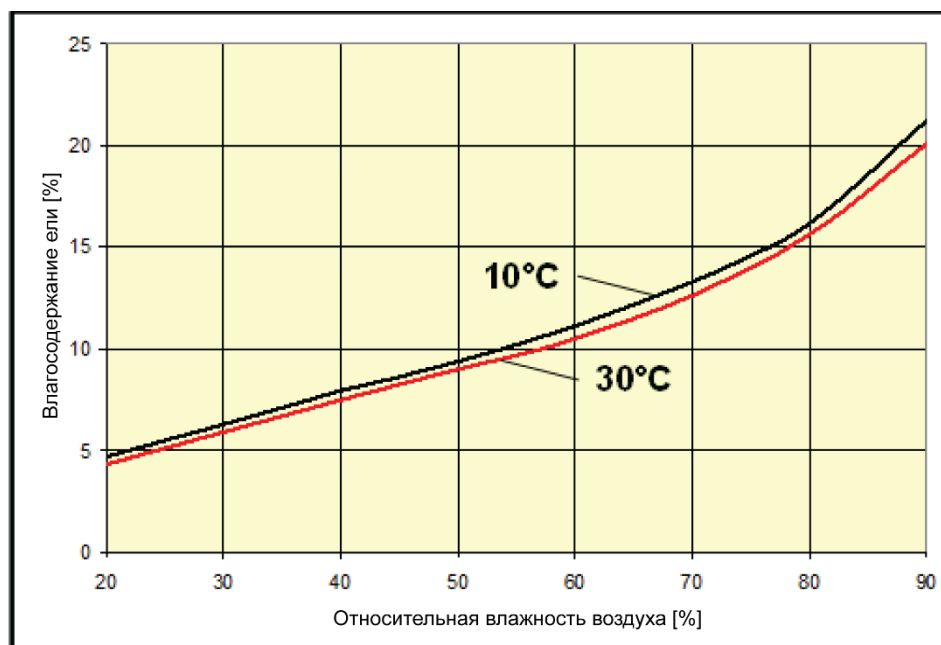


Рисунок 3.2. Изотермы сорбции серебристой ели

### 3 Механизм конденсации

- 3.1 В закрытых ГТЕ, особенно в закрытых грузовых контейнерах, в которые уложен груз, содержащий водяные пары, быстро установится внутренний криптоклимат с определенной относительной влажностью воздуха, который окружает груз. Уровень этой относительной влажности – это функция от влагосодержания груза и его упаковочных материалов и средств укладки в соответствии с конкретными изотермами сорбции груза и соответствующих материалов. Относительная влажность менее 100% предотвращает конденсацию, менее 75% предотвращает образование плесени и менее 40% предотвращает коррозию. Однако это представление о защите действительно только тогда, когда ГТЕ не подвергается изменению температуры.
- 3.2 Суточные изменения температуры в ГТЕ вполне обычны для продолжительных маршрутов перевозки, особенно при морских перевозках, где они также во многом зависят от размещения ГТЕ на судне. Размещение в верхней части палубного груза может стать причиной суточных изменений температуры более чем на 25 °C, тогда как при размещении в грузовом трюме могут наблюдаться лишь незначительные изменения.
- 3.3 Рост температуры в ГТЕ в утренние часы вызывает падение сложившейся относительной влажности воздуха ниже сорбционного равновесия. При этом, в свою очередь, возникает процесс десорбции водяного пара из груза и соответствующих материалов, в результате чего абсолютная влажность воздуха внутри возрастает, особенно в верхней части ГТЕ при наиболее высоких температурах. На этом этапе риск конденсации отсутствует.
- 3.4 Во второй половине дня температура в ГТЕ начинает снижаться, при этом особое падение свойственно для верхней части. В примыкающей к крыше части воздух быстро достигает точки росы при относительной влажности 100%, при этом немедленно начинается конденсация в форме крупных висящих водяных капель. Это и есть отпотевание контейнера, при котором вода будет капать на груз, вызывая его местное намокание со всеми возможными последствиями

причинения ущерба. Аналогичным образом конденсат будет стекать по стенкам контейнера и может замочить груз или подкладочный материал снизу.

- 3.5 Сконденсированная вода задерживает общее возрастание влажности воздуха и поэтому замедляет абсорбцию водяных паров грузом и соответствующими материалами. Если такой процесс изменения температуры повторяется несколько раз, в результате десорбции может выделяться значительное количество свободной жидкой воды, хотя какая-то ее часть испарится на этапах процесса, характеризующихся высокими температурами.
- 3.6 Совершенно аналогичный механизм конденсации может наблюдаться, если грузовой контейнер, в котором содержится теплый гигроскопичный груз, такой как кофе в мешках, выгружен с судна, но остается неоткрытым на несколько дней в условиях холодного климата. Груз будет влажным от конденсата на подволоке грузового контейнера.
- 3.7 Безотносительно вышеописанного риска отпотевания контейнера вследствие дневных перепадов температуры при перевозке груза в закрытой ГТЕ из холодного климата в теплый может происходить совершенно иной тип конденсации. Если ГТЕ разгружается в условиях влажной атмосферы непосредственно после выгрузки с судна, холодный груз может спровоцировать конденсацию водяных паров из окружающего воздуха. Это так называемое отпотевание груза, которое особенно губительно для металлических изделий и механизмов, поскольку сразу начинается коррозия.
- 4 Меры по предотвращению ущерба
- 4.1 Ущерб от коррозии. Изделия из черных металлов, включая механизмы, техническое оборудование и пищевые консервы, должны быть защищены от коррозии либо с помощью подходящего покрытия, либо применением мер для надежного удержания относительной влажности окружающего воздуха в ГТЕ на уровне ниже порога коррозии, который составляет 40%.
- 4.2 Влагосодержание сухого подкладочного материала, поддонов и упаковочного материала может оцениваться как составляющее от 12% до 15%. Изотермы сорбции для этих материалов показывают, что при таком влагосодержании относительная влажность воздуха в ГТЕ после закрывания дверей неизбежно установится на уровне приблизительно от 60% до 75%. Поэтому должны быть приняты дополнительные меры, такие как активная сушка подкладочного и упаковочного материала или применение десикантов (высушивающие вещества в мешочках и другие методы пассивного улавливания влаги), в сочетании с обертыванием в пластик, который затем запечатывается.
- 4.3 Подкладочный и упаковочный материал из фибрового картона, если он используется в связи с опасными грузами, необходимо подвергать испытанию на водостойкость с применением метода Кобба, как указано в стандарте ИСО 535<sup>1</sup>.
- 4.4 Плесень, гниение и образование пятен. Грузы органического происхождения, включая сырые пищевые продукты, текстиль, кожу, древесину и лесоматериалы, или вещества неорганического происхождения, такие как керамика, должны укладываться в ГТЕ в «сухом для контейнера» состоянии. Хотя порог

<sup>1</sup> EN 20535:1994, ISO 535:1991: Бумага и картон. Определение способности к абсорбции воды. Метод Кобба.

образования плесени установлен на уровне относительной влажности 75%, «сухое для контейнера» состояние определяет влагосодержание конкретного груза, при котором сорбционное равновесие поддерживается при относительной влажности воздуха в ГТЕ приблизительно 60%. Это обеспечивает запас безопасности при суточных колебаниях температуры и связанных с ними колебаниях относительной влажности. Кроме того, очень чувствительные грузы должны быть накрыты нетканым покрытием (флис), который защищает груз от капель, возникающих в результате отпотевания. Применение десикантов в ГТЕ, в которой содержится гигроскопичный груз, находящийся в состоянии ином, чем «сухое для контейнера», будет, как правило, безуспешным вследствие недостаточной способности абсорбции высушивающего вещества.

- 4.5 Разрушение упаковки. Это побочный эффект поглощения влаги обычного картона, который не является водостойким. При возрастании влажности от 40% до 95% картон теряет до 75% своей устойчивости. Результатом чего является развал уложенных в штабели картонных коробок, разрушение и выход наружу содержимого. Необходимые меры в целом идентичны тем, которые предназначены для предотвращения плесени и гниения, или применение водостойкой картонной упаковки.
- 4.6 Разгрузка
  - 4.6.1 Разгрузку грузов, уложенных в условиях холодного климата, по прибытии в теплый климат, где абсолютная влажность выше, необходимо отложить до тех пор, пока температура грузов не поднимется в достаточной степени для того, чтобы избежать отпотевания груза. Это может занимать один и более дней, за исключением случаев, когда грузы защищены пластиковым покрытием, стойким к парам, а также достаточным количеством десикантов. Покрытие можно снимать только после полной акклиматизации груза.
  - 4.6.2 Гигроскопичные грузы, уложенные в условиях теплого климата, по прибытии в холодный климат с низкой абсолютной влажностью необходимо разгружать непосредственно после выгрузки с судна, с тем чтобы избежать причинения ущерба грузу вследствие отпотевания контейнера. Может существовать риск внутреннего отпотевания груза, когда груз охлаждается слишком быстро при контакте с наружным воздухом, но опыт показывает, что процесс высушивания опережает процесс образования плесени, если после разгрузки упаковки в достаточной степени провентилированы.



#### Приложение 4. Таблички о допущении

##### 1 Таблички о безопасности

1.1 Применимыми правилами требуется, чтобы на грузовых контейнерах, используемых в международных перевозках, а при определенных условиях также и на съемных кузовах и автодорожных трейлерах имелись таблички о допущении по условиям безопасности.

1.2 Согласно Международной конвенции о безопасных контейнерах (КБК) требуется, чтобы на каждом грузовом контейнере имелась табличка о допущении по условиям безопасности, постоянно прикрепленная на торцевой части грузового контейнера, как правило, на левой двери. Следующая информация на этой табличке для упаковщика является наиболее важной:

- дата изготовления;
- максимальная масса брутто<sup>1</sup>; и
- допустимая масса при штабелировании<sup>1</sup>,

как показано на рисунке 4.1.

<b>ДОПУЩЕНИЕ ПО УСЛОВИЯМ БЕЗОПАСНОСТИ КБК</b>	
<b>D-HH-3000 / GL 6000</b>	
ДАТА ИЗГОТОВЛЕНИЯ	ММ/ГГГГ
ИДЕНТИФИКАЦИОННЫЙ НОМЕР	XXXX / YY / 123456
МАКСИМАЛЬНАЯ МАССА БРУТТО	34,000 КГ 74,960 ФУНТОВ
ДОПУСТИМЫЙ ВЕС ПРИ ШТАБЕЛИРОВАНИИ ПРИ 1,8g	216,000 КГ 476,190 ФУНТОВ
ВЕЛИЧИНА НАГРУЗКИ ПРИ ИСПЫТАНИИ НА ЖЕСТКОСТЬ В ПОПЕРЕЧНОМ НАПРАВЛЕНИИ	15,240 КГ 33,600 ФУНТОВ

Рисунок 4.1. Схема таблички о допущении по условиям безопасности КБК

1.2.1 КБК требует, чтобы грузовые контейнеры проходили тщательный осмотр через 5 лет после изготовления и в дальнейшем по меньшей мере каждые 30 месяцев. Дата следующего периодического осмотра штампуются на табличке о допущении или прикрепляется к ней в виде наклейки (см. рисунок 4.2).

<b>ДОПУЩЕНИЕ ПО УСЛОВИЯМ БЕЗОПАСНОСТИ КБК</b>	
<b>A/CS-1234 – 123 / 2013</b>	
ДАТА ИЗГОТОВЛЕНИЯ	09/2013
ИДЕНТИФИКАЦИОННЫЙ НОМЕР	CMCL 13 123456
МАКСИМАЛЬНАЯ ЭКСПЛУАТАЦИОННАЯ МАССА БРУТТО	32,500 КГ 71,650 ФУНТОВ
ДОПУСТИМАЯ НАГРУЗКА ПРИ ШТАБЕЛИРОВАНИИ ПРИ 1,8g	192,000 КГ 423,280 ФУНТОВ
ВЕЛИЧИНА НАГРУЗКИ ПРИ ИСПЫТАНИИ НА ЖЕСТКОСТЬ В ПОПЕРЕЧНОМ НАПРАВЛЕНИИ	15,240 КГ 33,600 ФУНТОВ

PERIODIC INSPECTION DUE RUNED

2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020

Рисунок 4.2. Табличка о допущении по условиям безопасности КБК с датой следующего осмотра

<sup>1</sup> Максимальная масса брутто и максимальная допустимая масса при штабелировании не должны превышать.

- 1.2.2 В качестве альтернативы таким периодическим проверкам собственник или оператор грузового контейнера может осуществлять одобренную программу непрерывного освидетельствования, при которой грузовой контейнер часто осматривается при основных операциях по обмену. На грузовых контейнерах, эксплуатирующихся в соответствии с такой программой, на табличке о допущении по условиям безопасности или вблизи нее должна наноситься маркировка «АСЕП», после которой следуют численные и буквенные обозначения номера допущения по этой программе непрерывного освидетельствования (см. рисунок 4.3).

ДОПУЩЕНИЕ ПО УСЛОВИЯМ БЕЗОПАСНОСТИ КБК	
<b>A/CS-1234 – 123 / 2013</b>	
ДАТА ИЗГОТОВЛЕНИЯ	09/2013
ИДЕНТИФИКАЦИОННЫЙ НОМЕР	CMCL 13 123456
МАКСИМАЛЬНАЯ ЭКСПЛУАТАЦИОННАЯ МАССА БРУТТО	32,500 КГ 71,650 ФУНТОВ
ДОПУСТИМАЯ НАГРУЗКА ПРИ ШТАБЕЛИРОВАНИИ ПРИ 1,8g	192,000 КГ 423,280 ФУНТОВ
ВЕЛИЧИНА НАГРУЗКИ ПРИ ИСПЫТАНИИ НА ЖЕСТКОСТЬ В ПОПЕРЕЧНОМ НАПРАВЛЕНИИ	15,240 КГ 33,600 ФУНТОВ
АСЕП GB/199	

Рисунок 4.3. Табличка о допущении по условиям безопасности КБК с маркировкой АСЕП

- 1.2.3 Если маркировка АСЕП отсутствует и дата следующего освидетельствования просрочена или она наступит ранее, чем грузовой контейнер, как ожидается, достигнет своего места назначения, этот грузовой контейнер не должен использоваться в интермодальных или международных перевозках.
- 1.3 Для съемных кузовов и автодорожных трейлеров, предназначенных для перевозки по сети железных дорог в Европе, требуется маркировка в соответствии со стандартом EN 13044<sup>2</sup>. Эта эксплуатационная маркировка предоставляет информацию по кодификации и по допущению съемного кузова или полутрейлера для железнодорожной перевозки.

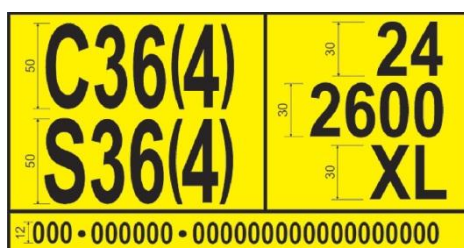


Рисунок 4.4. Желтая эксплуатационная маркировка съемных кузовов

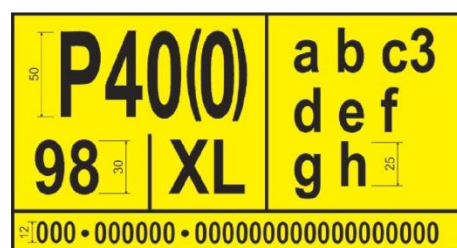


Рисунок 4.5. Желтая эксплуатационная маркировка трейлеров

- 1.3.1 Данные на табличках, представленных на рисунках 4.4 и 4.5, относятся к размерам ГТЕ и к тому, каким образом они могут быть размещены в железнодорожных вагонах. Важная информация представлена литерами «XL», показанными на

<sup>2</sup> EN 13044-2:2011. Интермодальные грузовые единицы. Маркировка. Часть 2: маркировка съемных кузовов для эксплуатации на железных дорогах.

обеих табличках. Он указывает на прочность корпуса съемного кузова – стандартную или усиленную, маркировка представляет собой ссылку на стандарт EN 12642 (см. также рисунок 4.6).

Компонент	Стандартная конструкция Код L	Усиленная конструкция Код XL
<b>Передняя торцевая стенка</b>	0,4Р и максимальный предел <sup>а</sup>	0,5Р без максимального предела
<b>Задняя торцевая стенка</b>	0,25Р и максимальный предел <sup>б</sup>	0,3Р без максимального предела
<b>Боковая стенка</b>	До 0,3Р	0,4Р <sup>с</sup>
<sup>а</sup> 5,000 даН <sup>б</sup> 3,100 даН <sup>с</sup> Кроме двухуровневых		

Рисунок 4.6. Условия статического испытания

1.3.2 Требования к испытаниям XL применяются конкретно к конструкции корпуса следующих типов:

- коробчатого типа;
- с откидными боками по сторонам и на торцах, без верхнего покрытия;
- с откидными боками по сторонам и на торцах, с брезентовым верхним покрытием;
- с бортами в виде штор.

2 Максимальная масса брутто

2.1 Как все ГТЕ, грузовые контейнеры имеют максимальную эксплуатационную массу брутто или номинал, которая показана как на табличке о допущении по условиям безопасности КБК (см. рисунки 4.1, 4.2 и 4.3), так и на задней торцевой стенке грузового контейнера (см. рисунок 4.7).



Рисунок 4.7. Задняя торцевая стенка грузового контейнера

2.2 Две величины, указанные на грузовом контейнере, должны быть одинаковыми, однако если они различаются, должна использоваться величина, указанная на табличке о допущении по условиям безопасности КБК.

- 2.3 Масса тары, показанная на рисунке, обозначает массу порожнего грузового контейнера и всегда должна указываться на задней торцевой стенке грузового контейнера. Эта величина включает любое постоянно закрепленное оборудование, такое как встроенная рефрижераторная установка, но не включает предметы, которые можно установить, такие как генератор, установленный в передней части (съемная установка).
- 2.4 Максимальная полезная нагрузка (или масса нетто) может указываться на задней торцевой стенке грузового контейнера, однако правильный метод подсчета максимальной массы груза, который может перевозить грузовой контейнер, заключается в следующем:

$$P = R - (T_c + T_g + T_s)$$

где:

P	максимальная полезная нагрузка (или масса нетто) груза
R	максимальная масса брутто грузового контейнера
T <sub>c</sub>	масса тары грузового контейнера
T <sub>g</sub>	масса дополнительных соединяемых установок
T <sub>s</sub>	масса материалов для крепления и обрешетки

- 3 Допустимая масса при штабелировании
- 3.1 Допустимая масса при штабелировании представляет собой максимальную наложенную нагрузку, которой может быть подвергнут любой грузовой контейнер, и часто она называется «пригодностью для штабелирования» или «высотой штабеля» (когда выражена как число грузовых контейнеров).
- 3.2 Требуется, чтобы грузовые контейнеры, построенные согласно положениям стандарта ИСО 1496, выдерживали минимальную наложенную нагрузку 192 000 кг. Эта величина эквивалентна восьми наложенным грузовым контейнерам со средней массой 24 000 кг.
- 3.3 Грузовые контейнеры, допустимая масса при штабелировании которых менее 192 000 кг, ограничены в своей пригодности к морским перевозкам. К ним относятся:
- грузовые контейнеры, построенные в соответствии с каким-либо предыдущим стандартом;
  - съемные кузова;
  - грузовые контейнеры, предназначенные для использования при одной снятой/ открытой двери.

- 3.4 Съемные кузова и танки имеют иную конструкцию и вследствие этого иную пригодность для штабелирования. Большая проектная ширина съемных кузовов означает, что между угловыми стойками и верхними угловыми фитингами имеется уступ, что четко показано на сменном танке на рисунках 4.8 и 4.9.



Рисунок 4.8. Уступ на верхнем фитинге



Рисунок 4.9. Уступ у вспомогательного бокового отверстия для подъема

- 3.5 У грузовых контейнеров, имеющих такого рода уступ, пригодность для штабелирования будет, как правило, ниже. На грузовом контейнере может иметься предупредительная наклейка, указывающая, что пригодность для штабелирования снижена.
- 3.6 Грузовые контейнеры с одной снятой/ открытой дверью будут иметь сниженную допустимую массу при штабелировании и величину нагрузки при испытании на жесткость в поперечном направлении, как показано на рисунке 4.10.

ДОПУЩЕНИЕ ПО УСЛОВИЯМ БЕЗОПАСНОСТИ КБК		
A/CS-1234 – 123 / 2013		
ДАТА ИЗГОТОВЛЕНИЯ	09/2013	
ИДЕНТИФИКАЦИОННЫЙ НОМЕР	CMCL 13 123456	
МАКСИМАЛЬНАЯ ЭКСПЛУАТАЦИОННАЯ МАССА БРУТТО	32,500 КГ	71,650 ФУНТОВ
ДОПУСТИМАЯ НАГРУЗКА ПРИ ШТАБЕЛИРОВАНИИ ПРИ 1,8g	192,000 КГ	423,280 ФУНТОВ
ВЕЛИЧИНА НАГРУЗКИ ПРИ ИСПЫТАНИИ НА ЖЕСТКОСТЬ В ПОПЕРЕЧНОМ НАПРАВЛЕНИИ	15,240 КГ	33,600 ФУНТОВ
ДОПУСТИМАЯ НАГРУЗКА ПРИ ШТАБЕЛИРОВАНИИ ПРИ ОДНОЙ СНЯТОЙ ДВЕРИ ПРИ 1,8g	61,000 КГ	134,480 ФУНТОВ
ВЕЛИЧИНА НАГРУЗКИ ПРИ ИСПЫТАНИИ НА ЖЕСТКОСТЬ В ПОПЕРЕЧНОМ НАПРАВЛЕНИИ ПРИ ОДНОЙ СНЯТОЙ ДВЕРИ	5,650 КГ	2,460 ФУНТОВ

Рисунок 4.10. Табличка о допущении по условиям безопасности КБК при эксплуатации при одной снятой двери

- 3.7 Практика перевозки груза в грузовых контейнерах при одной открытой двери или при одной снятой двери по своему существу опасна и по этой причине решительно не поощряется. Такая практика незаконна, если на табличке КБК не нанесена соответствующая маркировка (см. рисунок 4.10). Кроме того, могут возникнуть негативные последствия при следовании такой практике в цепочке поставок (например, терминалы могут отказываться обрабатывать грузовые контейнеры с открытой дверью).
- 3.8 Если допустимая масса при штабелировании снижена вследствие конструкции или эксплуатации, общая масса брутто расположенных сверху грузовых контейнеров и съемных кузовов не должна превышать эту величину.

3.9 На грузовые контейнеры, рассчитанные на допустимую массу при штабелировании менее 192 000 кг, должна наноситься маркировка в соответствии со стандартом ИСО 6346. Это означает, что четвертый знак в типовом коде размеров ИСО будет литерой.

#### 4 Таблички с данными на танк-контейнерах

4.1 Требуется, чтобы на всех танк-контейнерах и съемных кузовах-цистернах имелась табличка, на которой указываются основные данные об изготовлении и испытаниях. Как правило, такая табличка прикрепляется на задней стороне танк-контейнера, но может также располагаться сбоку от одной из задних угловых стоек.

4.2 На рисунке 4.11 показана типичная табличка с данными на танк-контейнере, на которой указаны разделы.



Рисунок 4.11. Типичная табличка с данными на танк-контейнере

Имя и адрес владельца

Наименование и адрес изготовителя, серийный номер

Сведения о конструкции танка

Сведения эксплуатационного характера

Значения давления

Материалы

Соединения

Орган, проводящий проверки

Данные гидравлических испытаний

Содержание древесины

Табличка о допущении по условиям безопасности КБК

Табличка для таможенных данных

4.3 Важными разделами являются табличка о допущении по условиям безопасности КБК и данные гидравлических испытаний. Каждый танк должен быть подвергнут испытанию давлением один раз в 30 месяцев, а каждые 5 лет – полному гидравлическому испытанию, дата проведения испытания должна указываться на табличке данных.

#### 5 Маркировка европейских железнодорожных вагонов

5.1 Статическая нагрузка на ось и нагрузка на погонную единицу

5.1.1 Нагрузка на ось и расстояние между осями транспортных средств определяет вертикальную квазистатическую нагрузку, передаваемую на колесо.

5.1.2 В ограничениях нагрузки для вагонов учтены их геометрические характеристики, вес на ось и весовые нагрузки на погонный метр.



- 5.1.3 Они должны соответствовать классификации железнодорожных линий или участков линий, категории А, В1, В2, С2, С3, С4, D2, D3, D4 определены в следующей таблице.

Классификация	Масса на ось (Р)						
	А	В	С	Д	Е	F	G
Масса на единицу длины (р)	16,0 т	18,0 т	20 т	22,5 т	25,0 т	27,5 т	30,0 т
5,0 т / м	А	В1					
6,4 т / м		В2	С2	Д2			
7,2 т / м			С3	Д3			
8,0 т / м			С4	Д4	Е4		
8,8 т / м					Е5		
10,0 т / м							
<p>р = Масса на единицу длины, т.е. масса вагона плюс масса груза, разделенная на длину вагона в метрах, измеренную между буферами в несжатом состоянии.</p> <p>Р = Масса на ось.</p>							

- 5.1.4 Классификация в соответствии с максимальной массой на ось Р выражена главными буквами (А, В, С, Д, Е, F, G); классификация в соответствии с максимальной массой на единицу длины р выражена арабскими цифрами (1, 2, 3, 4, 5, 6) за исключением категории А.

- 5.1.5 Табличка с данными нагрузки железнодорожного транспортного средства

Представлена на каждой стороне слева

Максимальная полезная нагрузка обычно представляет собой не постоянную величину для определенного вагона, она определяется для каждого конкретного случая в зависимости от предусмотренной категории колеи (категории А, В, С, Д) и категории скорости (S: ≤ 100 км/ч; SS: ≥ 120 км/ч). Эти величины полезной нагрузки предполагают равномерное распределение нагрузки по всей грузовой площадке (см. рисунок 4.12).

	А	В	С	Д
S	68,0	80,0	95,0	107,0
SS	68,0	80,0	92,0	

Рисунок 4.12. Назначение полезной нагрузки для железнодорожного вагона

- 5.1.6 Сосредоточенные нагрузки

Показаны в центре каждой боковой рамы<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Главная боковая рама железнодорожного вагона.

В случае сосредоточенных нагрузок требуется снижение полезной нагрузки, которое зависит от длины загруженного участка и оттого, каким образом обеспечивается подушка для сосредоточенной нагрузки. На каждом вагоне обозначены применимые значения нагрузки. Кроме того, любой продольный или поперечный эксцентриситет сосредоточенных нагрузок ограничен нагрузкой на отдельную ось или отдельное колесо (см. рисунок 4.13).

	m	t
a-a	2+32.0	33.0
b-b	5+39.0	44.0
c-c	9+42.0	52.0
d-d	15+52.0	65.5
e-e	18+65.5	28.0

		
Колонка	Символ	Описание
1		Обозначения, указывающие длину поверхностей, поддерживающих сосредоточенные нагрузки, или расстояние между опорами
2	m	Расстояние, в метрах, между обозначениями длины
3	—	Максимальный тоннаж сосредоточенной нагрузки
4		Максимальный тоннаж нагрузок, поддерживаемых двумя опорами

Рисунок 4.13. Снижение полезной нагрузки вследствие сосредоточенной нагрузки и размеров подушки



## Приложение 5. Принятие ГТЕ

### 1 Введение

1.1 В настоящем приложении представлен ряд действий и рекомендации по безопасности для лиц, участвующих в принятии и разгрузке ГТЕ.

1.2 Принимая ГТЕ, получатель или грузополучатель должен выполнить следующее.

1.2.1 Подтвердить, что транспортная единица соответствует указанной в транспортной документации, проверить идентификационное обозначение ГТЕ, как показано на рисунке 5.1. Если существует расхождение между идентификационным обозначением, представленным в документации и на ГТЕ, ГТЕ не должна приниматься до получения разъяснений от грузоотправителя.



Рисунок 5.1. Три примера идентификационных обозначений ГТЕ

1.2.2 Осмотреть пломбу, если имеется. При осмотре пломбы требуется визуальная проверка на предмет наличия признаков несанкционированного вскрытия, сравнение идентификационного номера пломбы с тем, который указан в грузовой документации, и отметка о проверке в соответствующей документации. Если пломба отсутствует, или имеются признаки несанкционированного вскрытия, или идентификационный номер отличается от указанного в документах на груз, требуется выполнение ряда мер.

1.2.3 Получатель или грузополучатель должен довести данные о расхождении до сведения перевозчика и грузоотправителя. Грузополучатель должен также отметить это расхождение в грузовой документации и уведомить таможенную или правоохранительные органы, как требуется национальным законодательством. Если требование о таком уведомлении отсутствует, грузополучатель должен отказаться брать на себя ответственность за ГТЕ до проведения переговоров с перевозчиком и до разъяснения таких расхождений.

### 2 Размещение ГТЕ

#### 2.1 Операции с колесной техникой

2.1.1 Автодорожные трейлеры и грузовые контейнеры на шасси могут быть оставлены у упаковщика на определенный период времени без тягача. В этом случае правильное расположение ГТЕ особенно важно, поскольку безопасное смещение ГТЕ на более позднем этапе может оказаться затруднительным. После установки в место расположения должны быть включены тормоза и колеса должны быть зафиксированы в башмаки.

- 2.1.2 Трейлеры с дверями в задней стенке и грузовые контейнеры общего назначения на шасси могут быть размещены на огороженном участке погрузки или могут располагаться в другом месте на территории. Для данного типа операции требуется безопасный доступ к ГТЕ при помощи подходящих наклонных трапов.
- 2.1.3 Если планируется разгрузка полутрейлера или грузового контейнера на шасси, необходимо принять меры предосторожности к тому, чтобы трейлер или шасси не опрокинулись при движении погрузчика внутри ГТЕ (см. рисунок 5.2).

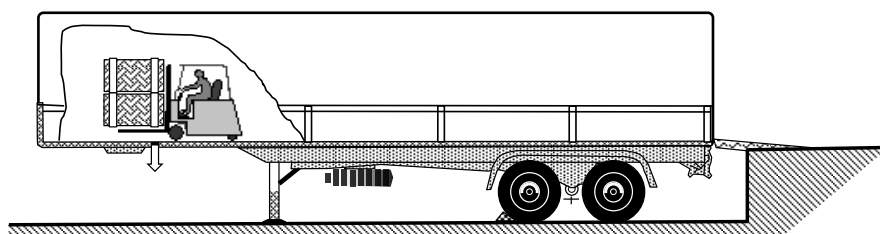


Рисунок 5.2. Неправильная поддержка трейлера

Если существует опасность опрокидывания вперед, для полутрейлера или шасси должна быть обеспечена достаточная поддержка на стационарные или регулируемые опоры (см. рисунки 5.3 и 5.4).



Рисунок 5.3. Стационарная опора



Рисунок 5.4. Регулируемая опора

- 2.2 Операции на грунте
- 2.2.1 Грузовые контейнеры могут выгружаться с доставившего их транспортного средства и помещаться на защищенном участке для укладки груза. Этот участок должен быть ровным и твердым. Требуется соответствующее подъемное оборудование.
- 2.2.2 При постановке грузовых контейнеров на грунт необходимо убедиться, что на участке отсутствует мусор или неровности грунта, которые могли бы повредить нижние конструкции (поперечные или продольные балки) грузового контейнера.
- 2.2.3 Поскольку двери грузового контейнера не могут правильно функционировать, если грунт неровный, необходимо осмотреть торцевую стенку грузового контейнера с дверью. Если один из углов приподнят над землей, если двери перекошены (см. рисунок 5.5) или если планка, обеспечивающая защиту от перекоса, уперта в один из стопоров, двери грузового контейнера необходимо выровнять при помощи клиньев, помещаемых под один или другой угловой фитинг, как это требуется.

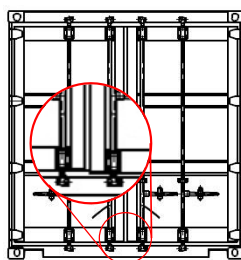


Рисунок 5.5. Грузовой контейнер с перекосом

- 2.2.4 Если проводится укладка груза в съемный кузов, стоящий на опорах, особое внимание должно обращаться на то, чтобы съемный кузов не опрокинулся, когда для укладки используется погрузчик. Необходимо проверить, что опоры съемного кузова твердо стоят на земле, не смещаются, не проседают и не двигаются, когда во время укладки груза на съемный кузов воздействуют определенные усилия (см. рисунок 5.6).



Рисунок 5.6. Съемный кузов, стоящий на опорах

## 2.3 Доступ к ГТЕ

- 2.3.1 После того, как ГТЕ размещена для укладки в нее груза, должен быть обеспечен безопасный доступ. Если загрузка ГТЕ осуществляется при помощи вилочного автопогрузчика, который въезжает в ГТЕ, должен использоваться мостик между рабочей площадкой или погрузочным трапом и полом ГТЕ. Мостик должен иметь ограничивающие конструкции и быть соединенным с ГТЕ безопасным образом для того, чтобы избежать смещения мостика во время въезда и съезда.
- 2.3.2 Если пол ГТЕ расположен на высоте, отличной от высоты погрузочного трапа, между погрузочным трапом и мостиком или между мостиком и полом ГТЕ может возникнуть возвышение. Необходимо обеспечить, чтобы используемый вилочный автопогрузчик имел достаточный дорожный просвет над этим возвышением. Следует рассмотреть возможность использования пригодных древесных материалов под мостиком для обеспечения одного уровня (см. рисунки 5.7 и 5.8).

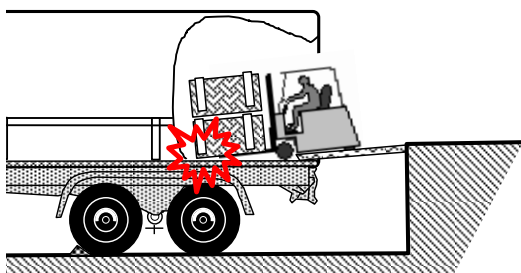


Рисунок 5.7. Посадка при съезде

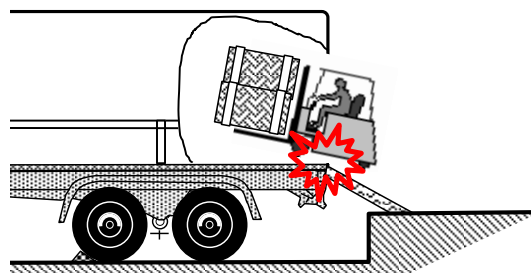


Рисунок 5.8. Посадка при въезде

2.3.3 Если для укладки грузов используются вилочные автопогрузчики, любые крыши или покрытия ГТЕ должны быть открыты, если это необходимо. Любые съемные части таких крыш и покрытий должны сниматься или надлежащим образом закрепляться с тем, чтобы избежать помех при погрузке.

2.4 При укладке грузов в ГТЕ в условиях плохой дневной видимости может потребоваться дополнительное освещение. Должно использоваться электрическое осветительное оборудование при строгом соблюдении соответствующих правил техники безопасности, с тем чтобы исключить риск поражения электрическим током, или образования способных вызвать пожар искр от неисправных кабелей, или генерации тепла от ламп.

### 3 Удаление пломб

#### 3.1 Положение оператора

3.1.1 Высота дверной ручки и пломбы может различаться в зависимости от типа ГТЕ и конструкции двери. Грузовые автомобили и трейлеры, как правило, ниже, и их высота составляет от 1,1 до 1,6 м от земли. На грузовых контейнерах, перевозимых на трейлерах, высота до пломбы с замком составляет приблизительно 1,4 м от земли, но ручки и любые соединенные с ними пломбы находятся на расстоянии приблизительно 1,9 м (см. рисунки 5.9 и 5.10).

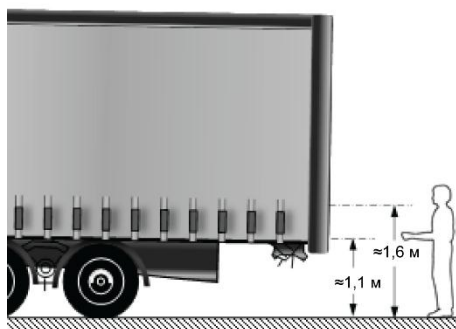


Рисунок 5.9. Высота расположения пломбы – трейлер

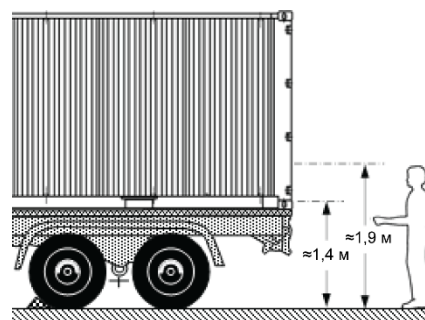


Рисунок 5.10. Высота расположения пломбы – грузовой контейнер

3.1.2 Пломбы на ручках дверей контейнера (приблизительно 1,9 м от земли) окажутся примерно на уровне головы человека среднего роста, и при попытке срезать силовую пломбу на такой высоте человек может получить мышечно-скелетную травму.

3.1.3 Наилучшим положением для оператора при снятии пломбы будет стоять прямо, чтобы угол сгиба локтя составлял от 90° до 120°, а рука находилась вдоль тела или слегка впереди корпуса.

3.1.3.1 Избегайте положений, при которых локти находятся сзади или подняты выше плеч.

3.1.3.2 При обхвате режущего инструмента запястье должно быть, насколько это возможно, прямым.

3.1.3.3 Наилучшее положение режущей головки – приблизительно от 0 до 15 см выше уровня локтя. Высота от земли до локтя у мужчины среднего роста (западного типа) составляет 109 см. Это означает, что наилучшее положение пломбы – от 109 до 124 см (1,09 и 1,24 м) над уровнем земли.

3.1.4 На рисунке 5.11 показан типичный пример того, как в действительности часто происходит срезание пломб. У оператора наклонена спина, пломба находится значительно ниже уровня локтя, руки практически прямые, кисть левой руки согнута, кисть правой выглядит прямой.



Рисунок 5.11. Срезание пломбы

3.1.5 Рукоятки ножниц слишком длинные относительно движения режущих лезвий, поэтому необходимо обхватывать их руками на значительном расстоянии.

3.1.6 При начале работы лезвий сопротивление резке велико, затем оно снижается и вновь возрастает при окончании резки. Поэтому при широко расставленных руках требуется наибольшее усилие сдвигания.

### 3.2 Установка высоты

3.2.1 Обычная высота пломбы над землей – от 1,09 до 1,24 м. Это означает, что у идеально стоящего человека среднего роста при срезании нижней пломбы с грузового контейнера, установленного на трейлере, ноги будут стоять на высоте приблизительно 16 см над уровнем земли. Для высоко расположенных пломб высота ног составит приблизительно 50 см над уровнем земли.

3.2.2 Существенно важно, чтобы оператор мог твердо опираться на ноги во время срезания пломбы. Для этого может потребоваться, чтобы ноги были расставлены как в продольном, так и в поперечном направлении. Опора должна быть:

- нескользящей;
- ровной;
- чистой от мусора и посторонних предметов.

Должен также исключаться риск того, что оператор может обо что-то споткнуться или упасть.

3.2.3 Для срезания нижней пломбы подходящей платформой может служить один поддон с положенным на него сверху фанерным листом или два поддона с листом, соединенные вместе таким образом, чтобы не создавалось риска скольжения отдельных предметов. Однако существует риск того, что оператор во время срезания случайно упадет с этой платформы.

3.2.4 Для доступа к высоко расположенным пломбам профессионально изготовленная платформа с узкой рабочей площадкой может оказаться неподходящей для того, чтобы обеспечить удобство и безопасность оператора в положении стоя, т.к. ее глубина может оказаться недостаточной. Достаточную площадь для оператора при работе с болторезами обеспечат две платформы, соединенные фанерным листом (см. рисунок 5.12). Такие платформы должны также снабжаться защитой от падения в виде барьеров.



Рисунок 5.12. Рабочая платформа



3.2.5 Мобильные рабочие платформы, аналогичные показанной на рисунке 5.13, могут оказаться излишне сложными, и более подходящей будет уменьшенная версия (см. рисунок 5.14). В качестве альтернативы, к вилкам автопогрузчика может быть прикреплено более простое устройство, как показано на рисунке 5.15.



Рисунок 5.13. Мобильная рабочая платформа



Рисунок 5.14. Мобильное рабочее устройство



Рисунок 5.15. Мобильное рабочее место

- 3.2.6 Важной особенностью мобильной рабочей платформы является то, что ее высоту можно точно отрегулировать, у нее достаточно большая рабочая площадка, а оператор полностью защищен от падения.
- 3.2.7 Может использоваться лестница, но она не обеспечивает подходящую платформу для работы с большими болторезами. При работе с ножницами меньшего размера лестница может применяться с соблюдением осторожности.
- 3.2.7.1 При работе с использованием лестницы или стремянки важно, чтобы в рабочем положении всегда сохранялись три точки опоры (руки и ноги). Поскольку для срезания пломбы необходимы обе руки, третья точка опоры может быть обеспечена опиранием груди на лестницу или стремянку.
- 3.2.7.2 При работе на лестнице или на стремянке не должно требоваться выполнение каких-либо боковых нагрузок, для которых требуется поворачивать корпус, поэтому маловероятно, чтобы лестницу можно было расположить так, чтобы эти требования соблюдались и сохранялось достаточное пространство для правильной работы с болторезами.
- 3.2.7.3 Поэтому, если существует выбор только между лестницей и стремянкой, стремянка, скорее всего, обеспечит более подходящие условия для работы.
- 3.2.8 На рисунке 5.16 показано правильное положение оператора, когда болторезы находятся между стремянкой и ГТЕ.
- 3.2.9 В таком положении по-прежнему существует риск того, что лестница может упасть набок при сжатии болторезов, поэтому оператору должен оказывать поддержку кто-то из его коллег, или стремянка должна быть закреплена, чтобы предотвратить ее падение или скольжение.
- 3.2.10 Более безопасным решением будет применение мобильного устройства с широкими ступенями и верхней площадкой достаточной ширины и глубины, чтобы у оператора была возможность безопасно стоять.

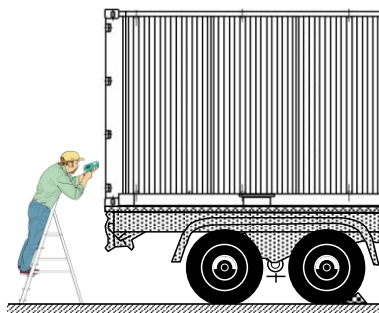


Рисунок 5.16. Работа с дверями контейнера

- 4 Подготовка к открыванию дверей
  - 4.1 Проверки снаружи
    - 4.1.1 После снятия пломбы двери ГТЕ могут быть открыты, однако до этого необходимо провести еще несколько проверок.
      - 4.1.1.1 Проверьте внешний вид на предмет наличия знаков, маркировки или других знаков опасности, которые могут свидетельствовать о том, что данный груз может подвергнуться опасности тех, кто занимается разгрузкой ГТЕ.



Рисунок 5.17. Знак опасности для мягкой тары

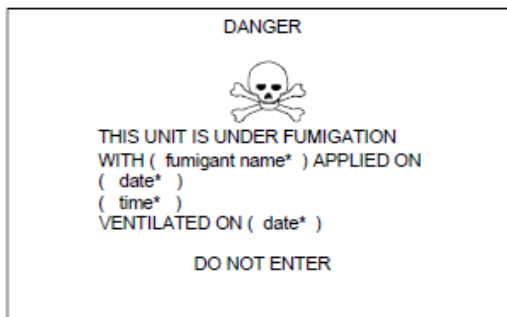


Рисунок 5.18. Знак опасности фумигации

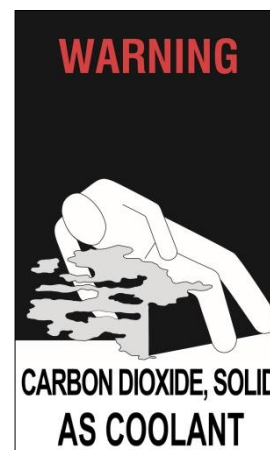


Рисунок 5.19. Знак опасности опасной атмосферы

- 4.1.1.2 Вышеприведенные знаки опасности указывают, что при открывании дверей необходимо выполнить конкретный процесс. На ГТЕ, на которой перевозится мягкий танк-контейнер, должна открываться только правая дверь (см. рисунок 5.17). До входа в ГТЕ, которая подверглась фумигации (см. рисунок 5.18) или в которой присутствует хладоноситель или кондиционирующее вещество (см. рисунок 5.19), эту ГТЕ необходимо открыть и провентилировать.
- 4.1.2 Виды опасной атмосферы
  - 4.1.2.1 ГТЕ, в которых перевозятся опасные грузы, также должны открываться с осторожностью, поскольку существует риск того, что упаковки получили повреждение и груз рассыпался.

4.1.2.2 Фумиганты очень токсичны. Грузы, для которых вероятно проведение фумигации, – это пищевые продукты, изделия из кожи, ремесленные изделия, текстиль, мебель из дерева или тростника, транспортные средства класса «люкс» и груз в деревянных ящиках или на деревянных поддонах.

4.1.2.3 Для ГТЕ, которые перевозятся под воздействием фумигации, требуется маркировка и декларирование в соответствии с применимыми правилами по опасным грузам. Однако отсутствие маркировки не может служить доказательством того, что фумиганты отсутствуют. В ГТЕ, на которых имеется маркировка о том, что они были провентилированы после фумигации, может также содержаться фумигант, который был поглощен грузом и выделен им при перевозке (см. приложение 9).

4.1.2.4 Фумигированные ГТЕ должны иметь необходимую маркировку. Иногда во время перевозки маркировка может по каким-либо причинам стереться или быть утеряна. Поскольку в таком случае оказывается, что ГТЕ не имеют необходимой маркировки, необходимо проверить двери и вентиляционные отверстия. Уплотненная лента, наклеенная на уплотнения дверей или на вентиляционные отверстия, может служить признаком опасности присутствия фумиганта (см. рисунок 5.20).



Рисунок 5.20. Заклеенное  
вентиляционное отверстие

4.1.2.5 Помимо присутствия фумигантов иногда обнаруживаются опасные уровни токсичных газов, связанных с процессом производства груза, например при перевозке обуви могут выделяться высокие уровни толуола, бензола и 1,2-дихлорэтана.

4.1.2.6 В краткосрочном плане пары разъедают глаза, раздражают кожу и дыхательные пути. Вдыхание паров может вызвать отек легких. Это вещество может воздействовать на центральную нервную систему, почки и печень, вызывать функциональные расстройства.

4.1.3 Если возникают опасения в отношении того, что существуют признаки опасной атмосферы, от отправителя или грузоотправителя, в зависимости от случая, должен быть запрошен лист данных о безопасности (ЛДБ), и может быть рассмотрен вопрос об отборе проб воздуха внутри ГТЕ до ее открывания.

## 5 Измерение газового состава

5.1 Во время ряда проверок было выявлено, что в ГТЕ присутствовали незадекларированные газы. Многие из этих газов токсичны и представляют собой огромную опасность для тех, кто занят в разгрузке.

5.2 Человек, ответственный за открывание ГТЕ и вход в нее, должен всегда проверять химические свойства и пороговые предельные значения (ППЗ) соответствующих химических веществ, действуя на основе своих национальных стандартов и руководств, если таковые существуют.

5.3 К сожалению, нельзя полагаться на обоняние, поскольку большинство этих газов, к тому моменту, когда их можно будет обнаружить, уже существенно превысят свое ППЗ. Единственный возможный способ – это отбор проб. В открытых



условиях это очень сложно. Сначала требуется прибор для определения конкретного газа, затем может быть измерена его концентрация.

- 5.4 Наиболее простым и легким способом измерения состава атмосферы внутри является применение готового прибора в виде трубки для детектирования газа. Не открывая ГТЕ, можно взять пробу газа, с усилием вставив твердую трубку в уплотнение дверей (см. рисунок 5.21).



Рисунок 5.21. Отбор проб газа

- 5.5 Не существует готового устройства, способного выявить все опасные газы, поэтому одно измерение не предоставит достаточной информации о составе внутренней атмосферы и потребуются провести несколько тестов.
- 5.6 Опасность присутствия вредных газов в ГТЕ релевантна для всех сторон, участвующих в цепочке поставок. Причины присутствия этих газов могут быть связаны с внутренними бизнес-процессами при производстве или с действиями, выполняемыми от имени третьих сторон (поставщики услуг и логистические компании).
- 5.7 Для защиты своего персонала от воздействия опасных газов во время открывания ГТЕ и разгрузки груза компании могут составить планы действий для тестирования и для реагирования в случае присутствия в ГТЕ таких газов. Разрабатывать планы действий могут не те компании, которые являются конечными грузополучателями грузов, а те, которые уполномочены открыть ГТЕ на более раннем этапе в цепочке поставок или которые отвечают за выгрузку груза.
- 5.8 Необходимо помнить, что опасные газы могут попасть в ГТЕ следующим образом:
- преднамеренное введение газов для предотвращения повреждения грузов вредителями;
  - выделение веществ, использованных при производстве изделий или прокладочных материалов;
  - химические или иные процессы в грузе.
- 5.9 Кроме того, могут происходить инциденты, следствием которых становится выпуск газов задекларированными или незадекларированными перевозимыми опасными грузами.
- 6 Открывание дверей
- 6.1 Нестабильно или ненадлежащим образом уложенные грузы могут оказывать давление на двери, которые могут открыться при отдаче дверных замковых устройств, или груз может выпасть при открывании дверей.
- 6.2 Для стальных дверей первым действием является их «прозвон», т.е. простукивание плоских поверхностей обеих дверей. Если звук глухой и резонанс отсутствует, можно предположить, что груз опирается на дверь. При открывании двери необходимо соблюдать особую осторожность.

- 6.3 Если существует опасность того, что груз опирается на дверь, или если в ГТЕ перевозятся навалочные материалы, поперек двери можно завести страховочную цепь от верхнего до нижнего угловых фитингов (см. рисунок 5.22). Эта технология может также применяться на ГТЕ, не имеющей угловых фитингов, путем заведения цепи в узлы крепления по обеим сторонам или применения более короткой цепи, соединенной со штангами запора. Цепь должна быть достаточно длинной, чтобы двери могли открыться, но достаточно короткой, чтобы двери могли открыться не более чем на 150 мм (6 дюймов).



Рисунок 5.22. Страховочная цепь

- 6.4 Если нельзя установить цепь по диагонали, поперек внутренних запорных штанг может быть заведена нетуго натянутая лента. Если нет возможности прикрепить ленту или если нет ленты, человек, открывающий двери, должен всегда при этом соблюдать осторожность.
- 6.5 Рукоятки ГТЕ могут быть различными, на некоторых будет одна запорная штанга, на других – две, рукоятка может представлять собой штангу или ручку, как показано на рисунках 5.23–5.25.



Рисунок 5.23. Двери контейнера

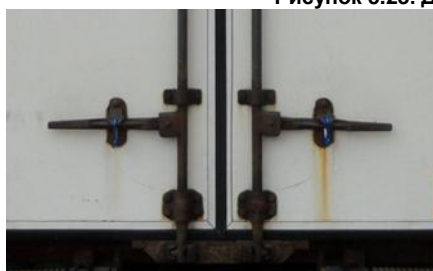


Рисунок 5.24. Двери трейлера



Рисунок 5.25. Двери трейлера

- 6.6 Рукоятка может располагаться на одной стороне от запорной штанги (см. рисунок 5.26) или между штангами (см. рисунок 5.27).



Рисунок 5.26. Рукоятки с одной стороны



Рисунок 5.27. Рукоятки между штангами

6.7 Большинство дверей в ГТЕ легко открываются путем поворота рукояток приблизительно на 90° и последующего вытягивания рукояток запорных штанг. При повороте штанг кулачок давит на свои запорные планки и дверь открывается.

6.8 На рисунке 5.28 показано срабатывание кулачков, как это происходит на многих грузовых контейнерах. Поворот запорной штанги (А) вызывает усилие на внешней стороне кулачка, действующее на запорную планку (В), благодаря чему дверь открывается (С).

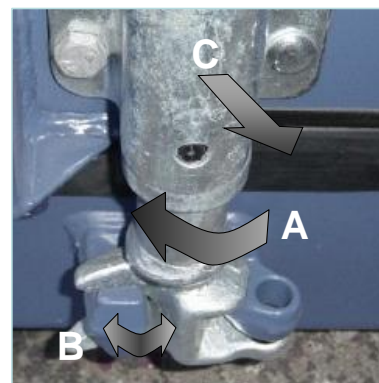


Рисунок 5.28. Срабатывание дверного кулачка

6.9 После того, как запорные штанги полностью повернуты, встаньте прямо и обхватите запорные штанги или дверь приблизительно на высоте плеча или чуть ниже и потяните на себя с максимальным усилием.

6.10 Если дверь не открывается с легкостью:

- проверьте, что кулачки освобождены от запорных планок;
- проверьте, что ГТЕ стоит ровно и двери не погнуты внутри каркаса;
- обратитесь за помощью, чтоб открыть двери.

6.11 Если одна дверь не открывается, а вторая может быть открыта (например, в ГТЕ не перевозится танк для навалочных грузов), то обе двери можно открыть одновременно, что может облегчить открывание дверей.

6.12 Когда дверь откроется, будьте готовы быстро отступить назад, если:

- содержимое ГТЕ начинает выпадать; или
- скорее дверь оказывает на вас толкающее движение, а не вы тянете ее на себя.

6.13 Если вам необходимо отступить, это надо делать с той стороны двери, где расположены ее петли.

6.14 Двери различных типов ГТЕ могут открываться с разным уровнем трудности. Причиной этой трудности является:

- коррозия компонентов двери и осей петель;
- повреждение ручки двери, включая запорное устройство, или повреждение

- угловой стойки, вызывающее несоосность петель;
- состояние уплотнений, которые могут быть неправильно закреплены на двери;
- перекос ГТЕ. Во многих ГТЕ двери служат еще для того, чтобы поддерживать прямоугольную форму задней торцевой стенки. Если ГТЕ стоит на неровном грунте, ГТЕ может испытывать поперечный перекос и двери смещаются из нормального положения (см. рисунок 5.29).

6.15 Когда двери свободно вращаются на петлях и отсутствует опасность причинения травмы в результате выпадения груза, поверните двери на 270° и закрепите фиксирующую ленту на крюке, чтобы двери не вращались (см. рисунок 5.30).

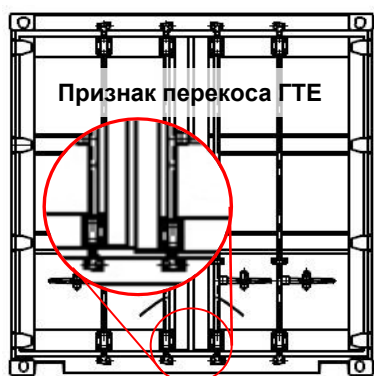


Рисунок 5.29. Перекос ГТЕ



Рисунок 5.30. Фиксирующая лента двери

6.16 ПОКА НЕ ВХОДИТЕ В ГТЕ

7 Вентиляция

7.1 Введение

7.1.1 Закрытая ГТЕ – это замкнутое пространство, и перед входом в него необходимо принять меры предосторожности. Даже при отсутствии токсичных газов и других удушающих веществ содержание кислорода может быть понижено, что может стать причиной затруднения дыхания. Вентиляция ГТЕ позволит свежему воздуху циркулировать внутри ГТЕ, вокруг груза, а также удалит любые вредные или токсичные газы или пары. Наиболее эффективным методом является принудительная вентиляция.

7.1.2 Это опасное занятие, и важно, чтобы ГТЕ были хорошо провентилированы. Человек, который открывает и закрывает двери, должен осознавать возможные опасности и, если необходимо, должен использовать индивидуальное защитное снаряжение (ИЗС). Выбор конкретного ИЗС будет зависеть от измерений, производимых для определения концентрации и токсичности газов в ГТЕ, и может потребоваться сочетание дыхательного аппарата и средств защиты кожи.

7.2 Планирование

7.2.1 При вентилировании ГТЕ необходимые действия определяются рядом факторов.

- 7.2.1.1 Концентрация газа. Чем выше концентрация, тем дольше должна будет проводиться вентиляция ГТЕ.
- 7.2.1.2 Какой это газ. Некоторые газы очень легкие и летучие, они быстро испаряются. Другие менее летучие и/или они сцепляются с грузом, например метилбромид и 1,2-дихлорэтан. Соответствующим образом необходимо определять время вентиляции. Может оказаться невозможным полностью удалить следы газов, которые сцепляются с грузом, и ГТЕ можно объявить чистой и готовой ко входу только после того, как груз будет выгружен и ГТЕ вымыта.
- 7.2.1.3 Температура окружающего воздуха. При более высоких температурах испарение, как правило, происходит быстрее, благодаря чему ГТЕ может быть объявлена готовой ко входу за более короткое время. При более низких температурах некоторые фумиганты перестают действовать и остаются инертными до тех пор, пока температура вновь не поднимется. Это может означать, что первоначально использованный при укладке груза в условиях жаркого климата корректный объем фумиганта, рассчитанного на перевозку, если он затем попадает в более холодный район, может по прибытии в место назначения демонстрировать более высокие уровни все еще остающегося в ГТЕ фумиганта.
- 7.2.1.4 Размер ГТЕ. Внутренний объем ГТЕ длиной 12 м приблизительно вдвое больше, чем у ГТЕ длиной 6 м, и если двери расположены только на одном торце, циркуляция газа происходит в значительно большем объеме.
- 7.2.1.5 Способ укладки груза. Вентиляцию ГТЕ, груз в которой уложен плотно и которая полностью заполнена, проводить труднее, нежели той, в которой имеются просветы и «воздушные карманы» между упаковками.
- 7.2.1.6 Характер груза. Для грузов, поглощающих газы, таких как матрасы и одежда, требуется более длительная вентиляция, чем для изделий с твердой поверхностью. Для вентиляции поглощающих материалов, герметично упакованных в пластик или подобный материал, требуется меньше времени, чем для вентиляции неупакованных предметов.
- 7.2.1.7 Используемый упаковочный материал. Для выхода газов в случае поглощающих упаковочных материалов требуется больше времени. Для таких материалов может потребоваться выполнение особых требований по утилизации в целях соблюдения местных правил по охране окружающей среды.
- 7.2.1.8 Время после закрывания ГТЕ.
- 7.3 Вентиляция ГТЕ может осуществляться двумя способами, естественным и принудительным путем.
- 7.3.1 Естественная вентиляция
- 7.3.1.1 Ее можно провести, просто открыв двери.
- 7.3.1.2 В некоторых странах местными правилами требуется экологическое разрешение на открывание ГТЕ с высокими концентрациями опасных газов. После получения заявки компетентный орган определяет, при каких условиях компания может проводить вентиляцию на месте. Предоставление экологического разрешения может занимать до 6 месяцев.

7.3.1.3 Оцените заранее необходимое для вентиляции время. CO, CO<sub>2</sub> или O<sub>2</sub> удаляются быстро. При работе с этими веществами начните с вентиляции продолжительностью, как минимум, 2 часа. Для других веществ этого будет недостаточно и предлагается, чтобы вентиляция ГТЕ проводилась как минимум 24 часа. За регистрируйте время начала и окончания.

### 7.3.2 Принудительная вентиляция

7.3.2.1 Существует несколько возможностей для проведения принудительной вентиляции или дегазации. Вот несколько примеров.

- Мощные вентиляторы. Два или более вентилятора, направляющие воздух в ГТЕ и/или из нее, будут способствовать циркуляции газов внутри ГТЕ.
- «Дегазирующая дверь» (система вентиляции и повторного улавливания газа). Такая дверь, снабженная двумя отверстиями с уплотнениями, обеспечивает полную изоляцию ГТЕ. Если, к примеру, воздух нагнетается через верхнее отверстие и выходит снизу, вместе с воздухом из ГТЕ удаляются нежелательные газы. На конце шланга, где воздух выходит из ГТЕ, может быть установлен подходящий фильтр, с тем чтобы газы не попадали в окружающую среду.

7.3.2.2 Преимущество принудительной вентиляции состоит в том, что она сокращает время, необходимое для удаления высоких концентраций остаточных газов, частично в силу того, что можно оптимизировать климатические условия.

### 7.3.3 Общая безопасность

7.3.3.1 Не входите в ГТЕ во время вентиляции.

7.3.3.2 Убедитесь, что во время вентиляции имеются предупредительные знаки или иные четкие указания о том, что в ГТЕ нельзя входить и нельзя к ней приближаться. Например, для метилбромид, фосфороводорода и сульфурилфторида вокруг ГТЕ должно быть установлено минимальное расстояние в 20 м.

7.3.3.3 Должны измеряться концентрации токсичных газов в грузовом помещении и в самом грузе, и когда они опускаются ниже предельных значений, вход в ГТЕ может быть разрешен. Если двери закрыты, а груз не выгружен и внутренняя часть ГТЕ не очищена в течение 12 часов или более, необходимо проводить дополнительные измерения.

7.3.3.4 Должен также проводиться мониторинг климатических условий и предприниматься соответствующие действия, в случае если:

- Температура снаружи опускается ниже 10°C. Вентиляция, скорее всего, не будет происходить, поскольку при такой температуре газы не улетучиваются;
- Отсутствует ветер. Вытесненные из ГТЕ газы не будут растворяться в атмосфере, а могут оставаться в районе дверей ГТЕ.

7.3.3.5 Необходимо обратиться в специализированное предприятие по удалению газов, если:

- Концентрация в 6 раз превышает предельное значение;

- Обнаружен фосфороводород. При открывании ГТЕ или при выгрузке или перемещении груза может быть выпущен высокотоксичный газ, сохранившийся в остатках неизрасходованных таблеток. В этом случае предел соответствующего вещества может быть превышен.
- 7.3.3.6 Специалисты из предприятия по удалению газов могут переместить ГТЕ в закрытую контролируемую зону. Доступ на эту территорию для неуполномоченных лиц закрыт, и компания гарантирует мониторинг груза.
- 7.3.3.7 В случае сомнений или вопросов всегда обращайтесь в местную компанию, специализирующуюся в вопросах вентиляции и дегазации ГТЕ.
- 7.3.4 Окружающая среда
- 7.3.4.1 Необходимо помнить, что токсичные газы из ГТЕ рассеиваются в атмосферу. Необходимо помнить, что чем выше концентрация газа, тем выше ущерб окружающей среде.
- 7.3.4.2 Отходы (остатки) должны рассматриваться как опасные отходы. На практике это означает, что такие отходы должны передаваться сертифицированному сборщику для обработки или уничтожения.
- 7.4 Сначала вентиляция, потом измерения. Это означает, что, если количество и концентрация токсичного газа известны, вентиляция ГТЕ может быть проведена в соответствии с рассчитанным временем без необходимости измерения состава атмосферы до истечения времени вентиляции. Тестирование должно всегда проводиться перед тем, как в ГТЕ будет разрешен вход.
- 8 Возврат ГТЕ
- 8.1 Общие положения
- 8.1.1 Для избегания излишних ограничений использования и перемещения ГТЕ первоначально важными является их чистота снаружи и изнутри.
- 8.1.2 Получатель или грузополучатель должны вернуть ГТЕ в таком же состоянии, в каком она была доставлена. Это означает, что ГТЕ должна быть:
- Совершенно пустой и чистой. В чистой ГТЕ не должно быть никаких остатков груза, растений, растительных продуктов, видимых признаков вредителей, упаковки, найтовов и материалов крепления, маркировок, знаков и информационных табло, относящихся к грузу или к его упаковке, должен быть удален любой другой мусор. Сюда относятся материалы фумигации или другие вредные вещества (см. определения в главе 2 настоящего Кодекса). Для такой работы должно предоставляться индивидуальное защитное снаряжение;
  - Возвращена своевременно в соответствии с соглашением с оператором ГТЕ. В цепочке поставок для ГТЕ и относящихся к ним автодорожных транспортных средств, если они являются отдельными от ГТЕ, часто планируется немедленное повторное использование или перемещение. Операторы ГТЕ могут взимать плату за простой, если ГТЕ не возвращена насколько возможно скорее после разгрузки.



## 8.2 Чистота

8.2.1 Если требуется дополнительная очистка ГТЕ помимо тщательного подметания, грузополучатели должны рассмотреть следующие методы:

- Мойка. Промыть внутреннюю часть ГТЕ с применением шланга низкого давления и щетки-скребка (при необходимости). Для удаления загрязнений могут использоваться подходящие присадки или моющие средства;
- Мойка под давлением. Мойка внутренних поверхностей с применением мощного устройства среднего давления;
- Вискребание. Районы загрязнений могут быть очищены вискребанием без усилия. Необходимо проследить, чтобы не пострадали покрытия или настил.

8.2.2 После выгрузки груза из ГТЕ, в которой содержались опасные грузы, включая фумигированные грузы, необходимо обратить особое внимание на то, чтобы не оставалось никаких опасностей. Для этого может потребоваться специальная очистка, в особенности если произошел выход токсичного вещества или существуют подозрения, что такой выход произошел. Когда ГТЕ более не представляет опасности, информационные табло об опасных грузах, иные информационные табло и любые другие маркировки или знаки, касающиеся груза, должны быть удалены. С ГТЕ, на которой сохраняются эти внешние знаки и маркировка, необходимо обращаться так, как будто в ней по-прежнему находятся опасные грузы.

8.2.3 Загрязнение ГТЕ может присутствовать во многих формах:

- Повреждение краски на внутренних поверхностях, когда покрытие потрескалось, отслаивается или размягчилось вследствие контакта с каким-либо веществом;
- Пятна и участки сырости в любой части ГТЕ, особенно на настиле, которые могут быть перенесены на ткань путем простого протирания. Небольшие сухие пятна, которые нельзя перенести на ткань, считаются невытираемыми и могут не рассматриваться как загрязнение;
- Визуально обнаруживаемые формы животных, насекомых или других беспозвоночных (живые или мертвые, на любом этапе жизненного цикла, включая кладки личинок или яиц) или любой органический материал животного происхождения (включая кровь, кости, волосы, ткани, секрет и экскременты); жизнеспособные или нежизнеспособные растения или растительные продукты (включая плоды, семена, листья, побеги, корни, кору); или иной органический материал, включая грибки; или почву, или воду; всегда, когда такие продукты не относятся к заявленному грузу в ГТЕ.

8.2.4 Должны быть удалены все подкладочные материалы, блоки, мешки, обвязка, найтовы, гвозди в полу и лента, которая использовалась для покрытия вентиляционных отверстий и уплотнений.

## 8.3 Утилизация

8.3.1 При утилизации отходов, удаленных из ГТЕ, должны учитываться местные правила и законодательство по охране окружающей среды.



- 8.3.2 Остатки груза должны удаляться и утилизироваться в соответствии с процедурами грузополучателя.
- 8.3.3 Когда возможно и практически осуществимо, пневмооболочки и другие материалы должны направляться на вторичную переработку<sup>1</sup>.
- 8.3.4 Древесный подкладочный материал, блокировка и обвязка должны проверяться на наличие соответствующей маркировки IPPC (см. раздел 1.14 приложения 7). Прочая древесина должна быть сожжена.
- 8.3.5 Вкладыши и мягкие танк-контейнеры часто удаляются поставщиком, однако все они окажутся загрязненными и должны удаляться на соответствующем предприятии.
- 8.3.6 Растения, растительные продукты, визуально различимые вредители, животные и другие инвазивные чужеродные виды должны удаляться, как описано в приложении 6.
- 8.4 Повреждения
- 8.4.1 В пути разные виды ГТЕ могут испытывать повреждения различной степени. Железнодорожные вагоны, возможно, не получают повреждений во время обработки и могут получить повреждения только вследствие плохо закрепленного груза. Автодорожные транспортные средства, особенно седельные автоприцепы, могут быть повреждены при поворотах и движении задним ходом при маневрировании транспортного средства. Грузовые контейнеры и съемные кузова получают повреждения также при маневрировании, но могут также повреждаться от удара с другими грузовыми контейнерами и съемными кузовами и с оборудованием, используемым при перегрузке.
- 8.4.2 Водители автодорожных транспортных средств, как правило, сообщают о любых повреждениях при маневрировании, но если трейлер или грузовой контейнер забирали с терминала, водитель сможет сообщить только о тех повреждениях, которые были получены на этапе доставки. Повреждения, полученные на более ранних этапах цепочки поставок, могут остаться неизвестными, если о них не сообщается в документе, оформляемом при передаче.
- 8.4.3 В целом, ответственность за любое повреждение, за исключением тех, которые были обнаружены и подтверждены оператором ГТЕ, – что может быть доказано – несет грузополучатель. Для несопровождаемых ГТЕ такое подтверждение должно быть указано в документе, оформляемом при передаче. Поэтому важно, чтобы любые признаки повреждения, включая недавние повреждения, выявлялись и регистрировались по прибытии.

---

<sup>1</sup> Не используйте повторно надувные пневмооболочки, если нельзя обеспечить их безопасного повторного надувания.

## Приложение 6. Минимизация риска повторного загрязнения

### 1 Введение<sup>1</sup>

1.1 Поставка чистой ГТЕ упаковщику не имеет большого смысла, если ГТЕ получает повторное загрязнение во время ее перемещения в цепочке поставок. Для предотвращения повторного загрязнения должны быть приняты соответствующие меры. Они должны включать:

- хранение ГТЕ на соответствующем расстоянии от мест обитания вредителей или скопления местных вредителей (расстояние определяется в зависимости от типа вредителя);
- хранение чистой ГТЕ в районах, где отсутствует опасность получения повторного загрязнения через растительность, почву, стоячую воду или грязные ГТЕ;
- меры для конкретных видов, когда импортирующие страны определяют карантинных вредителей;
- в зонах хранения дорожное покрытие должно быть уложено по всей площади/эти зоны должны быть ограждены;
- в конкретных ситуациях должны приниматься меры безопасности, чтобы не привлекать вредителей, например при использовании источников искусственного освещения, или во время сезонных появлений вредителей, или во время их случайных скоплений.

1.2 Когда ГТЕ перевозятся в район хранения, укладки грузов, порт погрузки или проходят транзитом через другую страну, должны быть приняты меры по предотвращению загрязнения.

### 2 Меры безопасности

#### 2.1 Искусственное освещение

Площадки для хранения ГТЕ и иных средств часто освещаются несколькими высокими пилонами/вышками (см. рисунок 6.1). Они, как правило, оснащены газоразрядными лампами. Вследствие высоты вышек и района, который они освещают, огни, как правило, являются «блестящими» и поэтому могут привлекать насекомых и других вредителей на некотором расстоянии.

##### 2.1.1 Огни, которые являются привлекательными

Огни, которые излучают ультрафиолет и синий свет, привлекают насекомых больше, чем другие типы огней. Примерами таких типов огней являются невидимое излучение, металло-галогенные лампы и люминесцентные лампы. Огни, выделяющие тепло, могут привлекать насекомых.



Рисунок 6.1. Осветительная вышка

---

<sup>1</sup> Соответствующие определения приводятся в главе 2 настоящего Кодекса.

## 2.1.2 Огни, привлекающие насекомых в меньшей степени

Желтые лампы накаливания, натриевые лампы с высоким давлением и обычные лампы накаливания излучают меньше синего и ультрафиолетового света, вследствие чего они являются менее привлекательными для насекомых поблизости.

### 2.1.2.1 Натриевые лампы с низким давлением

Натриевые лампы с низким давлением не привлекают насекомых. Они эффективны и излучают оранжево-желтый свет. Они создают меньше светового загрязнения в ночное время и не препятствуют наблюдению звездного неба. Этот свет, однако, изменяет цветовосприятие в результате их оранжево-желтого излучения.

### 2.1.2.2 Светодиодные лампы

Новые поколения светоизлучающих диодных ламп (LED) более эффективны и привлекают меньше летающих насекомых, чем другие типы традиционного освещения. Светодиодные лампы имеют длительный срок эксплуатации, но их установка может оказаться более дорогостоящей для местных властей. Светодиодные лампы обладают большей направленностью и вызывают меньше светового загрязнения.

## 2.1.3 Дополнительные вопросы

Считается, что лампы на площадках, не излучающие ультрафиолетовых лучей, менее привлекательны для летающих насекомых. Некоторых насекомых привлекает тепло, выделяемое уличными лампами накаливания. Некоторых насекомых привлекает любой свет, вследствие чего они называются положительно фототактические. Некоторые насекомые, например мотыльки, используют свет для навигации. Мотыльки ориентируются на лунный свет, но если они видят более яркий источник света, то летят на него.

## 2.2 Сезонные появления вредителей

2.2.1 В любой местности могут существовать сотни видов и культурных сортов растений – местных и экзотических деревьев, кустарников и садовых растений. На протяжении всего периода вегетации эти растения могут подвергаться нападению не менее разнообразного набора насекомых, включая древоточцев, минирующих мушек, червецов, клопов и питающихся листьями гусениц.

2.2.2 При борьбе с местными вредителями главное – правильно выбрать время. Для эффективности действия инсектициды или средства биологического регулирования должны применяться в то время, когда вредители уже присутствуют и находятся на самом уязвимом этапе своего жизненного цикла. Например, регулировать популяцию червецов лучше всего, когда они вылупились из яиц, но до того, как у личинок сформируется защитный панцирь. Для борьбы с древоточцами требуется обработать инсектицидами деревья, на которых они живут, с тем чтобы не дать только что вылупившимся личинкам проникнуть в кору. Бороться с поедающими листья гусеницами, такими как мешочницы и коконопряды, легче всего, когда личинки еще малы. Правильно выбрать время особенно важно, если применяются материалы с небольшим сроком хранения, такие как летние масла, мыло и Бацилус турингенсис (*Bacillus thuringiensis*).

- 2.2.3 Наиболее надежным способом для выявления проблем с насекомыми и планирования действий по времени являются частые проверки на местах. К сожалению, регулярный мониторинг занимает слишком много времени для многих ответственных лиц, занятых контролем местности. Работники на местах могут не знать, когда или где определять уязвимые периоды развития вредителей, или не всегда может определить их как таковые. Такие вредители, как минер падубный, жучок гледичий и цикадка картофельная питаются еще до того, как появятся какие-либо видимые признаки повреждения. Для мониторинга отдельных насекомых (например, гусениц стеклянницы) имеются феромоновые ловушки, но для их эффективного использования требуется время и специальные знания.
- 2.3 Прогнозирование с применением фенологии растений
- 2.3.1 Фенология – это наука, посвященная вопросам воздействия климата на биологические события, носящие сезонный характер, включая цветение растений и появление насекомых. Насекомые относятся к холоднокровным, и, подобно растениям, их развитие может начинаться раньше или позже в зависимости от весенних температур. Поскольку развитие как растений, так и насекомых зависит от температуры, сезонное появление определенных насекомых-вредителей должно соответствовать предсказуемой последовательности событий, связанных с цветением конкретных растений в данной местности. В рамках трехлетнего исследовательского проекта<sup>2</sup> проводился систематический мониторинг сезонного развития и появления 33 опасных насекомых-вредителей и слежения за этим развитием, в результате чего был разработан приведенный ниже временной график. Эта информация будет полезной для ответственных лиц, занятых контролем местности, и для рядового персонала в том, чтобы предвидеть появление опасных насекомых-вредителей и планировать эффективные меры борьбы.
- 2.3.2 С применением данной научной дисциплины возможно разработать таблицу, в которой определены последовательность и даты появления определенных насекомых, вредителей и прочих видов, которые могут представлять собой биотическую угрозу, если они будут перевезены в другие страны. Сезонное появление каждого из вредителей соотносится с цветением 34 характерных для данной местности растений.
- 2.4 Эпизодические нашествия вредителей
- 2.4.1 Эпизодические вредители – это насекомые и другие членистоногие, которые, иногда в больших количествах, нерегулярно попадают на площадки и в некоторые ГТЕ.
- 2.4.2 В большинстве случаев самая распространенная проблема, связанная с эпизодическими вредителями, заключается в том, что они становятся досаждающей неприятностью. Некоторые из них наносят укусы, щиплются, выделяют неприятный запах, причиняют вред растениям, от них остаются пятна на внутренней отделке, они могут испортить ткань. Даже после их умерщвления проблемы могут продолжаться. Мертвые насекомые могут привлекать других вредителей, которые ими питаются, также сами насекомые, их сброшенная кожа, выделения и испражнения могут вызывать аллергические реакции и провоцировать приступы астмы.

---

<sup>2</sup> Timing Control Actions for Landscape Insect Pests Using Flowering Plants as Indicators, G.J. Mussey, D.A. Potter, and M.F. Potter: Department of Entomology, College of Agriculture, University of Kentucky.

- 2.4.3 Эпизодические вредители, какими бы они ни были – насекомые, клещи или членистоногие – как правило, живут и размножаются на открытом воздухе. Они проникают в помещения в тех случаях, когда внутри условия для них лучше, чем снаружи. Важно знать, какие именно условия провоцируют нашествия нежелательных насекомых. В результате изменений условий среды в помещениях они могут стать непривлекательными для вредителей, и такие изменения являются важной составляющей комплекса мер по борьбе с вредителями.
- 2.4.4 Как остановить эпизодические нашествия
- 2.4.4.1 Первым шагом по предотвращению всех эпизодических нашествий является недопущение. Не допускайте проникновения вредителей, всегда держите двери ГТЕ закрытыми так, чтобы уплотнения находились на штатных местах. Однако насекомые могут проникнуть внутрь через вентиляционные отверстия, имеющиеся на многих ГТЕ. Поэтому до использования и/или перемещения важно проверить ГТЕ изнутри.
- 2.4.4.2 Еще одним важным способом борьбы является изменение среды обитания. Лишенная растительности полоса из камня, гравия или другого неорганического материала вокруг площадки будет хорошим барьером между ГТЕ и эпизодическими вредителями. Органические субстанции, такие как почва, листва, дерн, кора, трава и напочвенный покров, удерживают влагу, которая привлекает вредителей и также обеспечивает для них пищу и укрытие. Протечки в трубах, кранах, водостоки с неправильным направлением к ним каналов и неправильный уклон поверхности могут также быть источником влаги, привлекающей не только эпизодических вредителей, но и многих других, включая термитов. Условия внешней среды в районе конструкции можно также изменить, снизив освещенность снаружи. Ртутные лампы можно заменить на натриевые, менее привлекательные для насекомых. Можно использовать желтые лампы «для мошкар» низкой мощности с экранами для снижения привлекательности для насекомых. Изнутри окна и двери должны быть затенены, чтобы как можно меньше света проникало наружу.
- 2.4.4.3 Могут применяться также различные механические средства. Если происходит нашествие значительного количества вредителей, лучше всего их удалять при помощи пылесоса. После такой обработки вредителей необходимо поместить в закрытые мешки и немедленно выбросить. Если вредители роются снаружи, иногда их можно если не прогнать, то отпугнуть струей воды из шланга.
- 2.4.4.4 Еще одним полезным механическим средством контроля являются ловушки. Средства борьбы с насекомыми, или клейкие ленты, можно приобрести в местных хозяйственных магазинах, центрах садоводства, а также у некоторых поставщиков средств по борьбе с вредителями или через Интернет. Клейкие ленты – это просто полосы плотной бумаги с липким слоем, к которому прилипает насекомое при контакте с ним. Если повесить их внутри помещения на очевидных местах проникновения насекомых, например, по обе стороны двери, они могут быть весьма полезны при контроле за вторжением вредителей. Если в гараже на клейких лентах оказывается большое количество вредителей, возможно, наступило время использовать дополнительные методы, пока ситуация не ухудшилась.

- 2.4.4.5 В случае вредителей, привлекаемых светом, можно применять готовые световые ловушки промышленного производства или самодельные световые ловушки, собранные для помещений, в которых скапливается большое количество насекомых. Вокруг огней необходимо разместить клейкие ленты.
- 2.4.5 В планы по борьбе с вредителями можно также включить химические методы с использованием пестицидов, но к ним обращаться рекомендуется лишь в том случае, когда все прочие средства оказались безуспешными. В некоторых ситуациях могут использоваться приманки, порошки и гранулированные препараты (см. выше). Аэрозоли с полным выходом содержимого (известные как «бомбы» или «туманообразователи»), как правило, достаточно бесполезны при борьбе с эпизодическими вредителями. Эти продукты не проникают глубоко в трещины и пустоты и не достают прячущихся там вредителей. Часто также рекомендуется использование пестицидов напрямую в карманы и трещины, в которых укрываются такие вредители, как клопы и божьи коровки, но обработка пустот в стенах и оконных рамах, пространства над подвесным потолком и т.д. может иметь обратный эффект. Во-первых, из таких мест часто затруднительно удалять мертвых вредителей и они привлекают вредителей, которые питаются мертвыми насекомыми. Кроме того, у некоторых людей в присутствии фрагментов насекомых, сброшенной кожицы или выделений развиваются аллергические реакции. В качестве альтернативы прямой обработке пустот можно допустить, чтобы вредители в них перезимовали, а при потеплении вышли наружу, тогда их можно будет уничтожить и собрать.
- 2.4.6 В большинстве случаев наиболее эффективным в борьбе с эпизодическими вредителями и наименее опасным является применение пестицидов на открытом воздухе. При данном методе предусматривается помещение полосы пестицидов в непосредственном примыкании к фундаменту, фундаментной стене и иногда в районе других точек, через которые потенциально вредители могут попасть внутрь, включая дверные и оконные рамы, районы вокруг вентиляционных отверстий, а также места входа линий инженерных коммуникаций.
- 2.4.7 При обработке периметра хорошо себя зарекомендовали микроинкапсулирование, смачиваемые порошки и продукты в виде концентрированных суспензий, поскольку они не так сильно впитываются в пористую поверхность, как другие составы, и легче пристаю к вредителям. Но критичным для успешной обработки периметра является выбор времени. Если их применить, когда вторжение вредителей внутрь конструкции маловероятно, после того, как это вторжение уже произошло, или если же применяются неэффективные продукты, то в результате этого люди, домашние животные и другие живые организмы, на которых не нацелено действие пестицидов, окажутся подвержены его действию, тогда как эффект от борьбы с вредителями будет незначительный, если вообще будет. Применение пестицидов лучше оставить на усмотрение профессиональных компаний по борьбе с вредителями.

**ПРИМЕЧАНИЕ.** При применении пестицидов юридическая ответственность за то, чтобы ознакомиться с инструкциями на упаковке и следовать им, лежит на том, кто применяет данный продукт. Нарушение инструкций по применению, даже если они не противоречат предоставленной здесь информации, может расцениваться как нарушение местных правил.

3 Вредители, насекомые, животные и т.д., способные вызвать повторное загрязнение

3.1 Почва

- 3.1.1 В почве могут содержаться споры, семена и яйца одного или более инвазивных чужеродных видов, поэтому она не должна намеренно перевозиться в ГТЕ или на них. Почву можно обнаружить на уровне пола во внутренних углублениях гофров боковых стенок, во внутренних углах угловых стоек и снаружи в отверстиях угловых фитингов и отверстиях корпуса, в карманах для вилок автопогрузчиков, а также на верхних поверхностях фланцев нижних поперечных балок (см. рисунки 6.2 и 6.3).



Рисунок 6.2. Грязь в угловом фитинге



Рисунок 6.3. Грязь в кармане для вилочных автопогрузчиков

- 3.1.2 Повторное загрязнение ГТЕ, как правило, вызвано тем, что ГТЕ располагается на земле или на мягкой поверхности. Необходимо следить за тем, чтобы ГТЕ не передвигалась волоком по поверхности почвы.

- 3.1.3 Почва может также быть занесена в ГТЕ на подошвах обуви, на колесах погрузочного оборудования, а также на самих упаковках и грузах.

- 3.1.4 Почву необходимо выметать и собирать в мешки для сжигания либо смывать струей воды под давлением.

3.2 Растения/части растений/мусор и семена

- 3.2.1 Растения могут продолжать рост на ГТЕ, если семена смогли прорасти в загрязняющей почве или без нее (см. рисунок 6.4). Другой материал растительного происхождения, обнаруживаемый на ГТЕ, включает листья и другие части растений. В листьях могут присутствовать споры и бактерии, которые могут причинить вред культурам в месте назначения.



Рисунок 6.4. Остатки предыдущего груза



### 3.2.1.1 Мотыльки и моли

На рисунке 6.5 показаны примеры мотыльков и моли.



Рисунок 6.5. Азиатский непарный шелкопряд

### 3.2.1.2 Улитки и слизни

На рисунке 6.6 показаны улитки и слизни.



Рисунок 6.6. Гигантская африканская улитка

## 3.3 Муравьи

3.3.1 Некоторые виды муравьев считаются вредителями, и в связи с тем, что колонии муравьев имеют адаптивный характер, практически невозможно избавиться от колонии целиком. Поэтому борьба с вредителями – это вопрос регулирования местных популяций, а не уничтожение всей колонии, и большинство попыток борьбы являются не более чем временными решениями.



Рисунок 6.7. Муравей домовый



Рисунок 6.8. Гнездо муравьев-древоточцев

3.3.2 К муравьям, классифицируемым как вредители, относятся муравей дерновый, желтый «сумасшедший» муравей, сахарный муравей, муравей домовый (см. рисунок 6.7), муравей-древоточец (см. рисунок 6.8), муравей аргентинский, «вонючий» домовый муравей, муравей огненный импортный красный и европейский огненный муравей. Контроль популяций осуществляется посредством приме-



ния инсектицидных приманок в виде гранул или жидких составов. Приманки собираются муравьями как пища и относятся в гнездо, где ядовитое вещество случайным образом разносится между членами колонии посредством трофаллак-сиса. В качестве инсектицидов часто используются борная кислота и бура, ко-торые относительно безопасны для человека. Приманка может разноситься по большим площадям для регулирования таких видов, как огненный красный му-равей, которые занимают большие площади.

- 3.3.3 По возможности, отдельных муравьев необходимо выметать из ГТЕ, однако в случае более крупных колоний или зараженных площадей требуется уничтоже-ние всей колонии и ее последующее сжигание.

### 3.4 Пчелы и осы

На рисунках 6.9 и 6.10 показаны оса и осиное гнездо.



Рисунок 6.9. Оса рогохвостая



Рисунок 6.10. Гнездо осы рогохвостой

### 3.5 Плесень и грибки

Если ГТЕ находится в условиях сырости и темноты, на остатках почвы на по-верхностях ГТЕ могут расти грибки и другие виды, распространяющиеся по воз-духу спорами.

### 3.6 Пауки

На рисунках 6.11 и 6.12 показаны паук и кладка яиц паука.



Рисунок 6.11. Тарантул



Рисунок 6.12. Яйца пауков

### 3.7 Буровая мука

- 3.7.1 Буровая мука – это мелкий порошкообразный материал, который выделяют пи-тающиеся растениями насекомые в качестве отходов жизнедеятельности после переваривания растительной пищи. Вследствие высокого содержания хитина в растениях стимулируется выделение хитиназы, естественного стимулятора

цветения, имеющего высокую питательную ценность. Известно, что в буровой муке в большом количестве содержатся амебы, полезные бактерии и грибки. Буровая мука – это микробная среда, также известная как почвенная среда, которая способствует здоровью растений благодаря полезным микробам. Она представляет собой важную питательную составляющую сельвы и нередко присутствует в ходах, проточенных в листьях.

- 3.7.2 Мука может также означать древесные опилки, которые такие насекомые, как муравьи-древоточцы выбрасывают из ходов в процессе прокладки таких ходов. Муравьи-древоточцы не питаются древесиной, поэтому они выбрасывают опилки в процессе прокладки туннелей (см. рисунок 6.13).



Рисунок 6.13. Древесная мука как результат деятельности насекомых-древоточцев

- 3.7.3 Буровая мука – это общий признак присутствия насекомых-древоточцев или других насекомых, и поэтому ее необходимо вычищать. Важно удалить и сжечь поврежденные растения или древесину.

### 3.8 Животные (включая лягушек)

На рисунке 6.14 показаны примеры животных.



Рисунок 6.14. Белки и лягушки

## 4 Обработка в случае загрязнения

- 4.1 Обработка при загрязнении должна быть наиболее эффективной для данного конкретного загрязнения. Необходимо рассмотреть вопрос о локализации и обработке вредителей, которые могут распространиться. В некоторых случаях национальные органы власти могут запросить, чтобы для целей идентификации были собраны образцы.

- 4.2 Если выявлено, что в ГТЕ присутствует небольшое загрязнение, чистка может проводиться одним из следующих способов:

- выметание или чистка ГТЕ пылесосом и, при необходимости, применение абсорбирующего порошка;

- мойка водяной струей под низким давлением;
- выскребание.

4.3 Если обнаружено живое животное или насекомое, которое можно удалить выметанием или смыванием, это надлежит сделать. Тушки животных необходимо удалять безопасным способом путем убираания в мешки и сжигания. Если животное слишком опасно и поэтому убрать его затруднительно, двери ГТЕ необходимо закрыть и уведомить о ситуации поставщика ГТЕ.

4.4 У интермодальных операторов могут быть контракты с организациями по борьбе с вредителями, которые могут принять участие в удалении серьезных загрязнений.

4.5 Примеры способов удаления загрязнения

4.5.1 Применение мешков

Большинство операторов в цепочке поставок могут полагаться только на данный способ, при котором любые отходы, относящиеся к вредителям или животным, помещаются в мешок, запечатываются и затем помещаются в закрываемый контейнер, который должна забрать соответствующая организация по борьбе с вредителями (см. рисунок 6.15). Важно, чтобы обеспечивалась защита закрытых мешков от других животных, способных распространить загрязнение, связанное с вредителями.



Рисунок 6.15. Карантинные отходы

4.5.2 Сжигание

4.5.2.1 Высокая температура

Для сжигания при высоких температурах требуется температура 10 000 °C, и маловероятно, что операторы смогут обеспечить такую температуру. Поэтому любые отходы, которые подлежат сжиганию при высоких температурах, должны передаваться на соответствующее предприятие.

4.5.2.2 Низкая температура

Для древесины и других отходов неживотного происхождения может быть подходящим сжигание в местном инсинераторе для общих отходов.

4.5.3 Глубокое захоронение

При глубоком захоронении требуется, чтобы захоронение карантинных отходов проводилось по меньшей мере на 2 м ниже некарантинных отходов. Маловероятно, что такой метод удаления подходит для операторов цепочки поставок.

## Приложение 7. Укладка грузов в ГТЕ и их крепление

- 1 Планирование укладки
  - 1.1 Если применимо, планирование укладки должно проводиться как можно раньше и до того, как начнется непосредственно укладка. Прежде всего необходимо проверить пригодность ГТЕ, предполагаемой к перевозке (см. главу 7 настоящего Кодекса). До начала укладки необходимо устранить недостатки.
  - 1.2 При планировании целью должно быть осуществление либо плотной укладки, при которой все упаковки с грузами плотно уложены в пределах ограничивающих конструкций боковых и торцевых стенок ГТЕ, либо закрепленной укладки, при которой упаковки не занимают все пространство и поэтому должны быть закреплены в пределах ограничивающих конструкций ГТЕ путем блокирования и/или применения найтовов.
  - 1.3 Должны учитываться совместимость всех предметов груза и характер, т.е. тип и прочность, любых упаковок или упаковочных комплектов. Должна учитываться вероятность перекрестного загрязнения запахами или пылью, а также физическая и химическая совместимость. Несовместимые грузы должны разделяться.
  - 1.4 С тем чтобы предотвратить повреждение груза вследствие скопления влаги в закрытых ГТЕ во время продолжительных рейсов, необходимо предусмотреть, чтобы другие влажные грузы, грузы, содержащие влагу, или грузы, в которых возможны протечки, не укладывались вместе с грузами, которые могут получить повреждения от влаги. Нельзя использовать сырые деревянные доски и распорки, поддоны или упаковку. В некоторых случаях повреждение оборудования и груза, вызванное капающим сверху конденсатом, можно предотвратить, применяя защитный материал, например, полиэтиленовую пленку. Однако такая пленка или покрытия могут стать причиной возникновения плесени и других вызванных влагой повреждений, если общее влагосодержание внутри ГТЕ слишком высоко. Если используются высушивающие вещества, должна рассчитываться их необходимая способность к абсорбции. Более подробная информация содержится в приложении 3.
  - 1.5 Необходимо следовать любым особым инструкциям на упаковке или в других местах, например:
    - при укладке соблюдать маркировку «верх», если она имеется на грузах;
    - не должна превышать максимальная высота при штабелировании.

**Примечание.** Более подробно о маркировке на упаковке см. добавление 1 к настоящему приложению.
  - 1.6 Если упаковки укладываются штабелями, прочность отдельных упаковок должна быть достаточной, чтобы выдержать расположенные сверху пакеты. Необходимо убедиться, что прочность упаковок при штабелировании соответствует виду штабеля.
  - 1.7 Необходимо рассмотреть, какие потенциальные проблемы могут возникнуть у тех, кто будет занят разгрузкой ГТЕ в пункте назначения. Необходимо решительно избегать вероятности выпадения груза при открывании ГТЕ.

- 1.8 Масса планируемого груза не должна превышать максимальную полезную нагрузку ГТЕ. В случае с грузовыми контейнерами таким образом обеспечивается, чтобы не превышалась максимальная разрешенная масса брутто грузового контейнера, указанная на табличке о допущении по условиям безопасности КБК. Для ГТЕ, у которых не указаны максимальная разрешенная масса брутто или полезная нагрузка, до начала укладки груза эти величины должны быть определены.
- 1.9 Несмотря на вышеуказанное, должны соблюдаться любые ограничения по высоте или массе на запланированном пути следования, которые могут диктоваться правилами или иными обстоятельствами, такими как возможности подъемного, перегрузочного оборудования, величина клиренса и состояние поверхностей. Такие ограничения по массе могут быть значительно ниже, чем вышеуказанная разрешенная масса брутто.
- 1.10 Если в ГТЕ планируется перевозка тяжеловесной упаковки с небольшой площадью основания, сосредоточенная нагрузка должна быть передана на поперечные и продольные балки конструкции днища ГТЕ (подробнее см. в разделе 3.1 настоящего приложения).
- 1.11 В продольном направлении расположение центра тяжести уложенного груза не должно превышать допустимых пределов. В поперечном направлении положение центра тяжести должно быть близко к половине ширины ГТЕ. По вертикали центр тяжести должен находиться ниже половины высоты грузового пространства транспортной единицы. Если эти условия выполнить невозможно, должны быть приняты подходящие меры для обеспечения безопасной обработки и перевозки ГТЕ, например, с помощью маркировки центра тяжести снаружи и/или путем инструктирования экспедиторов/перевозчиков. В случае с ГТЕ, которые планируется поднимать при помощи обычных или контейнерных козловых кранов, положение центра тяжести в продольном направлении должно быть близко к половине длины ГТЕ (см. добавление 4 к настоящему приложению).
- 1.12 Если планируется, что груз в открытой сверху ГТЕ или ГТЕ с открытыми стенками будет выступать за общие габариты транспортной единицы, должны быть достигнуты соответствующие договоренности с перевозчиками или экспедиторами в отношении соблюдения автодорожных или железнодорожных правил или рекомендаций относительно особого размещения на судне.
- 1.13 При принятии решения об упаковочном материале и материале для крепления груза необходимо помнить, что в некоторых странах обязательной является политика предотвращения образования отходов и мусора. Это может ограничить использование определенных материалов и предполагает взимание платы за сбор упаковочного материала в пункте приема. В таких случаях должны применяться упаковочные материалы и материалы для крепления многоразового использования. Страны все чаще требуют, чтобы подкладочные материалы, распорки и упаковочные материалы были очищены от коры.
- 1.14 Если ГТЕ перевозится в страну, где действуют карантинные правила по обработке древесины, необходимо предусмотреть, чтобы вся древесина в транспортной единице, входящая в состав упаковочного материала и груза, соответствовала Международным стандартам по мерам фитосанитарии № 15

(ISPM 15)<sup>1</sup>. Этим стандартом охватывается упаковочный материал, изготовленный из натуральной древесины, такой как поддоны, подкладочный материал, обрешетка, распорные блоки, бочки, ящики, грузовые площадки и салазки. Одобренные меры по обработке древесины указаны в приложении I к стандарту ISPM 15. На деревянных упаковочных материалах, подвергшихся этим одобренным мерам, должна присутствовать следующая установленная маркировка:

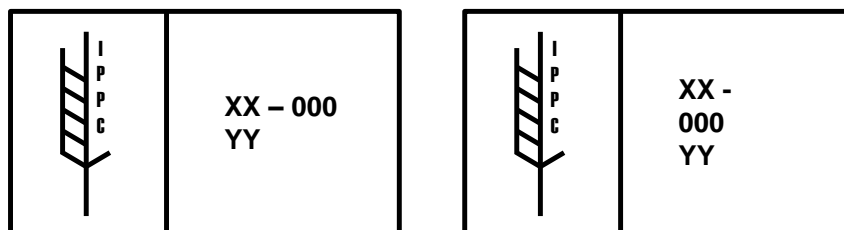


Рисунок 7.1. Фитосанитарная маркировка

На маркировке, подтверждающей, что деревянный упаковочный и подкладочный материал подверглись одобренной фитосанитарной обработке в соответствии символами, приведенными на рисунке 7.1, должны присутствовать следующие компоненты.

#### 1.14.1 Код страны

В качестве кода страны используется код Международной организации по стандартизации (ИСО), состоящий из двух литер (на рисунке представлен как «XX»).

#### 1.14.2 Код изготовителя/предприятия, выполняющего обработку

Код изготовителя/предприятия, выполняющего обработку, – это уникальный код, назначаемый национальной организацией по защите растений изготовителю деревянного упаковочного материала, ответственному за то, чтобы использовалась надлежащая древесина (на рисунке представлен как «000»).

#### 1.14.3 Код обработки

В коде обработки (представленном на рисунке в виде «YY») показана аббревиатура примененных одобренных мер (НТ – для тепловой обработки, МВ – для фумигации бромистым метилом). В Европе, если была удалена кора, могут добавляться литеры «DB».

**Примечание.** Обработка должна осуществляться до того, как упаковочный и подкладочный материалы будут уложены в ГТЕ. Обработка на месте не разрешается.

1.15 Поврежденные упаковки могут быть уложены в ГТЕ только в том случае, если приняты меры предосторожности, защищающие от повреждения, которое может быть вызвано вследствие разлива или протекания (см. также главу 10 настоящего Кодекса по опасным грузам). Должна обеспечиваться способность выдерживать нагрузки, вызываемые перегрузкой и перевозкой.

1.16 Итоги планирования укладки груза в ГТЕ могут быть представлены упаковщикам в виде устных или письменных инструкций, в виде эскиза или даже чертежа в

<sup>1</sup> Secretariat of the International Plant Protection Convention, Food and Agriculture Organization of the United Nations: Regulation of wood packaging material in international trade.



масштабе, в зависимости от сложности конкретного случая. Посредством необходимого надзора и/или проверок необходимо убедиться, что запланированная концепция необходимым образом осуществлена.

## 2 Упаковочные материалы и материалы для крепления

### 2.1 Подкладочный и сепарационный материал

#### 2.1.1 Подкладочный материал должен использоваться, как это требуется для защиты груза от конденсата влаги, в частности, посредством следующего:

- установка деревянных досок для защиты от влаги, скопившейся на дне ГТЕ;
- использование мешковины, картона или матов из натурального волокна для защиты от конденсата, капающего с подволока; и
- установка деревянных досок или фанеры для защиты от воды, скопившейся на стенках ГТЕ в результате отпотевания.

#### 2.1.2 Для способствования естественной вентиляции, в особенности в вентилируемых контейнерах, для образования зазоров между пакетами с грузом могут также использоваться деревянные планки или рейки. Более того, использование таких подкладочных материалов является необходимым при укладке груза в контейнеры-рефрижераторы.

#### 2.1.3 Для выравнивания нагрузок в штабелях упаковок с грузом и для стабилизации этих штабелей с целью предотвращения смещения или обрушения могут использоваться деревянные планки, фанерные листы или поддоны. Те же материалы могут применяться для разделения пакетов, которые при близком расположении могут нанести друг другу повреждения, или даже для установки временного напольного покрытия в ГТЕ с целью исключения нештатных усилий на груз в штабеле (см. рисунок 7.2).



Рисунок 7.2. Временный деревянный настил

#### 2.1.4 Для защиты чувствительного груза от грязи, пыли или влаги может использоваться покрытие из картона или пластика, особенно пока укладка груза еще не закончена.

#### 2.1.5 Для отделения друг от друга не упакованных в пакеты предметов груза, предназначенных для разных грузополучателей, может использоваться подкладочный материал, в частности пластиковые щиты или листы из бумаги и сети из волокна.

2.1.6 Необходимо учитывать ограничения на использование подкладочных материалов в отношении карантинных правил, в особенности это касается древесины или лесоматериалов (см. разделы 1.13 и 1.14 настоящего приложения).

## 2.2 Трение и материалы, повышающие трение

2.2.1 Для обработки и укладки коробок и передвижения тяжеловесных предметов может оказаться желательной поверхность с низким трением. Однако для сведения к минимуму дополнительных усилий крепления большим преимуществом является создание значительного трения между грузом и площадкой ГТЕ для укладки. Кроме того, устойчивости укладки будет способствовать хорошее трение между пакетами или внутри самого груза, такого как порошкообразный или гранулированный материал в мешках.

2.2.2 Величина вертикально направленных сил трения между предметом груза и площадкой для укладки зависит от массы этого предмета, коэффициента вертикального ускорения и удельного коэффициента трения  $\mu$ , значения которого указаны в добавлении 2 к настоящему приложению.

Сила трения:

$$F_F = \mu \cdot c_z \cdot m \cdot g \quad [\text{кН}], \quad \text{при этом масса груза } [t], \text{ а } g = 9,81 \text{ [м/с}^2\text{]}$$

2.2.2.1 Коэффициенты, указанные в добавлении 2, применимы для статического трения между поверхностями различных материалов. Эти значения могут использоваться для грузов, крепление которых осуществляется блокировкой или обеспечивающими трение найтовыми.

2.2.2.2 Для грузов, крепление которых обеспечивается напрямую, величина кинетического коэффициента трения должна приниматься как 75% соответствующего статического коэффициента трения, поскольку необходимому удлинению найтовов для получения желаемых усилий удержания будет сопутствовать небольшое смещение груза.

2.2.2.3 Значения трения, приведенные в добавлении 2 к настоящему приложению, действительны для чистых, сухих или влажных, поверхностей, на которых отсутствует иней, лед, снег, масло и смазочные вещества. Если в таблице в добавлении 2 не указано какое-либо сочетание контактных поверхностей или если коэффициент трения нельзя проверить каким-либо другим способом, в расчетах должна приниматься максимальная величина коэффициента трения 0,3. Если контактная поверхность не является чистой, максимальная величина коэффициента трения должна приниматься равной 0,3 или величине, приведенной в таблице, если она ниже. Если на контактных поверхностях присутствует иней, лед и снег, должен использоваться коэффициент трения  $\mu = 0,2$ , если в таблице не указано более низкое значение. Для загрязненных маслом или смазочными материалами поверхностей или если используются прокладочные листы, коэффициент трения должен приниматься  $\mu = 0,1$ . Коэффициент трения для контакта материалов можно проверить статическим наклоном или испытанием волочением. Для установления значения трения для контакта материалов необходимо провести ряд испытаний (см. добавление 3 к настоящему приложению).

2.2.3 Увеличивающие трение материалы, такие как резиновые маты, листы из усиленного пластика или специального картона могут обеспечить существенно бо-



более высокие значения коэффициента трения, которые указываются и сертифицируются изготовителями. Однако необходимо соблюдать осторожность в вопросах практического использования этих материалов. Их сертифицированное значение коэффициента трения может быть ограничено условиями идеальной чистоты и ровной поверхности участков контакта, а также определенными условиями окружающей температуры и влажности. Желаемый эффект возрастания трения будет достигнут лишь в том случае, если вес груза полностью переносится через увеличивающий трение материал, а это означает только в случае отсутствия прямого контакта груза с поверхностью площадки. Должны соблюдаться инструкции изготовителя по использованию материала.

## 2.3 Материалы и средства блокировки и распорки

2.3.1 Метод крепления блокировкой или установкой укосин и распорок – это метод, при котором пустоты между грузом и жесткими ограничивающими конструкциями ГТЕ или между отдельными упаковками заполняются, к примеру, деревянными брусками или рамами, пустыми поддонами или пневмооболочками (см. рисунок 7.3). При таком методе усилия передаются посредством сжатия с минимальными деформациями. Для устройств с укосинами или наклонных брусков существует риск разрушения под нагрузкой, и поэтому их конструкция должна быть соответствующей. В ГТЕ с прочными стенками, насколько это возможно, упаковки должны укладываться вплотную к ограничивающим конструкциям ГТЕ по обеим сторонам, так чтобы в середине оставался просвет. Это снижает усилия на систему распорок и стоек, поскольку одновременно потребуются передавать поперечные  $g$ -усилия только с одной стороны.

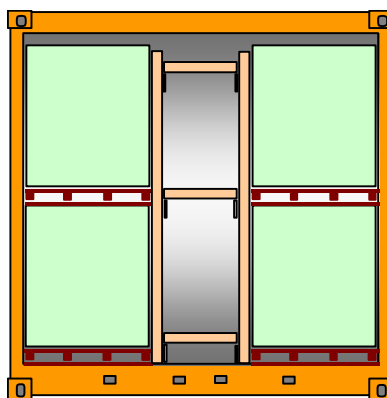


Рисунок 7.3. Центральный просвет при поперечных распорках

2.3.2 Необходимо, чтобы усилия, передаваемые укосинами или распорками, передавались в точках соединения подходящими поперечинами, за исключением случаев, когда точка контакта является прочным элементом конструкции груза или ГТЕ. Для поперечин из мягких пород дерева в точках соединения необходимо предусматривать достаточный напуск. Для оценки устройств опоры и блокировки значения номинальной прочности древесины необходимо получить из следующей таблицы.

	Прочность на сжатие перпендикулярно волокнам	Прочность на сжатие параллельно волокнам	Прочность на изгиб
Низкого качества	0,3 кН/см <sup>2</sup>	2,0 кН/см <sup>2</sup>	2,4 кН/см <sup>2</sup>
Среднего качества	0,5 кН/см <sup>2</sup>	2,0 кН/см <sup>2</sup>	3,0 кН/см <sup>2</sup>

- 2.3.3 Устройства из укосин или распорок должны проектироваться и исполняться таким образом, чтобы они сохраняли свое положение без изменения также в том случае, когда временно отсутствуют усилия сжатия. Для этого требуются соответствующие стойки или опоры, поддерживающие собственно распорки, надлежащее соединение элементов гвоздями или скобами, а также обеспечение устойчивости устройства при помощи соответствующих диагональных укосин (см. рисунки 7.4 и 7.5).

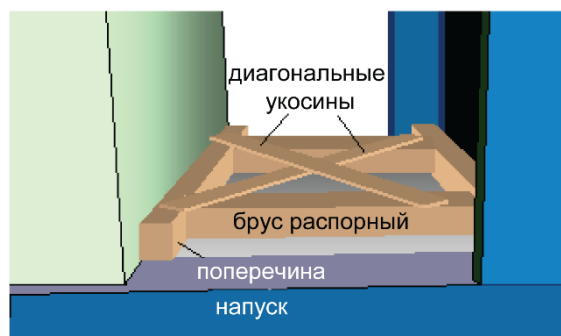


Рисунок 7.4. Устройство распорок с напуском поперечины и диагональными укосинами

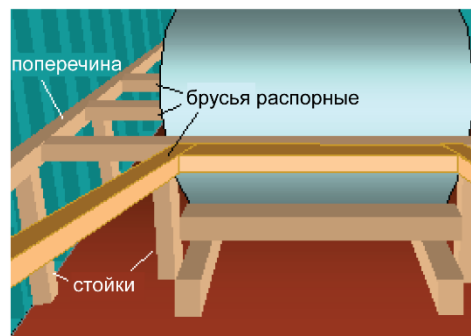


Рисунок 7.5. Устройство распорок со стойками и поперечинами

- 2.3.4 Поперечный обрешетник в ГТЕ, предназначенный для удержания блока упаковок перед дверью или на промежуточных позициях в ГТЕ, должен иметь достаточные размеры поперечного сечения, с тем чтобы выдерживать ожидаемые продольные усилия от груза (см. рисунок 7.6). Концы таких брусьев можно с усилием заводить в углубления прочных гофров боковых стенок ГТЕ. Однако предпочтение должно отдаваться способу, при котором они расперты на рамных конструкциях, например, на нижних или верхних продольных балках или угловых стойках. Такие брусья выполняют функцию балок, которые закреплены по концам и воспринимают равномерную нагрузку по всей длине, составляющей приблизительно 2,4 метра. Решающим фактором при определении усилия, которое они могут выдержать, будет их прочность на изгиб. Необходимое число таких брусьев, а также их размеры можно определить расчетами, как показано в добавлении 4 к настоящему приложению.

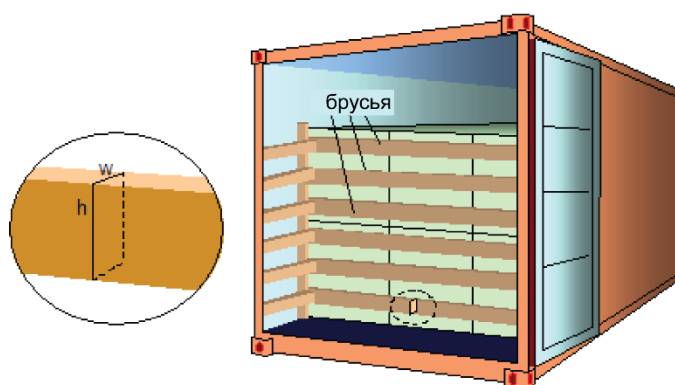


Рисунок 7.6. Общий вид ограждающих брусьев для защиты двери в ГТЕ

- 2.3.5 Блокировка при помощи элементов, прибиваемых гвоздями, должна использоваться только в случаях небольших креплений. В зависимости от размеров гвоздей может быть оценена прочность на срез такого устройства блокировки как величина, находящаяся в диапазоне от 1 до 4 кН блокирующего усилия на один гвоздь. Для блокировки грузов круглой формы, таких как трубы, могут оказаться подходящими прибитые гвоздями деревянные клинья. Необходимо следить за

тем, чтобы клинья вырезались таким образом, чтобы направление волокон обеспечивало прочность клина на срез. Любые такие деревянные брусья или клинья должны прибиваться гвоздями только к подкладочному материалу или пиломатериалам, уложенным под грузом. Деревянный пол ГТЕ, как правило, не пригоден для крепления гвоздями. Крепление гвоздями к изготовленным из мягкой древесины настилам погрузочных поддонов или платформ, а также открытых ГТЕ может приниматься в случае согласия оператора ГТЕ (см. рисунок 7.7).

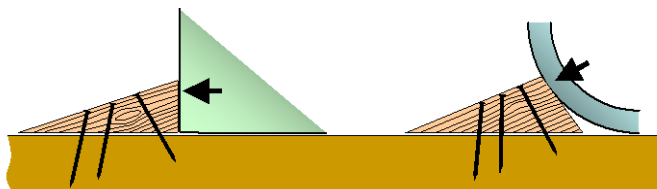


Рисунок 7.7. Клинья, вырезанные и прибитые гвоздями надлежащим образом

- 2.3.6 В случае фиксирования положения за счет формы груза пустоты должны быть заполнены и в них могут с успехом устанавливаться в вертикальном положении пустые поддоны, при необходимости уплотненные дополнительными деревянными брусьями. Для этой цели не должны использоваться материалы, которые могут деформироваться или испытывать необратимую усадку, такие как ветошь, мешковина или отвержденная пена ограниченной прочности. Небольшие пробелы между укрупненными предметами груза и подобными грузовыми единицами, которые являются неизбежными и необходимыми для удобной укладки груза и разгрузки, приемлемы, и нет необходимости их заполнять. Общая протяженность пустот в любом направлении по горизонтали не должна превышать 15 см. Однако пустоты между плотными и жесткими грузами, такими как сталь, бетон или камень, должны быть, по возможности, уменьшены.
- 2.3.7 Нет необходимости заполнять пустоты между предметами груза, уложенными на поддонах и прочно закрепленными (найтовками или усадочной пленкой), если поддоны плотно уложены в ГТЕ и не подвержены опасности опрокидывания (см. рисунок 7.8). Крепления груза на поддонах с помощью усадочной пленки достаточно лишь в том случае, если прочность пленки достаточна для вышеуказанных целей. Необходимо помнить, что при морской перевозке повторяющиеся высокие нагрузки в плохую погоду могут вызвать усталостное ослабление усадочной пленки и таким образом снизить прочность крепления.



Рисунок 7.8. Груз, прочно закрепленный на поддонах найтовками из текстиля

- 2.3.8 Если для заполнения пустот используются пневмооболочки<sup>2</sup>, должны точно соблюдаться инструкции изготовителя в отношении давления наполнения и максимального размера пустот. Пневмооболочки не должны использоваться в качестве средства заполнения пространства в дверном проеме, если не приняты меры предосторожности против того, чтобы двери открывались слишком резко. Если пустоты ограничены неровными поверхностями и существует опасность того, что пневмооболочки могут получить повреждение в виде истирания или прокола, необходимо принять надлежащие меры для соответствующего выравнивания поверхностей (см. рисунки 7.9 и 7.10). Блокирующие свойства пневмооболочек должны оцениваться путем умножения номинального давления разрыва на площадь контакта на одну сторону устройства блокировки и на коэффициент запаса 0,75 для одноразовых пневмооболочек, и на коэффициент 0,5 для пневмооболочек многократного использования (см. добавление 4 настоящему приложению).



Рисунок 7.9. Заполнение пустоты по центру с помощью пневмооболочки



Рисунок 7.10. Блокировка пневмооболочками упаковок неправильной формы

- 2.3.9 Необходимо учитывать ограничения по применению блокировочных и распорных материалов в отношении правил карантина, особенно для древесины или пиломатериалов (см. разделы 1.13 и 1.14 настоящего приложения).

## 2.4 Материалы и устройства найтовки

- 2.4.1 Найтовы передают растягивающие усилия. Прочность найтова может быть охарактеризована как прочность на разрыв или разрушающая нагрузка (BL). Максимальное усилие удержания (MSL) – это установленная часть прочности на разрыв и означает величину усилия, которая не должна быть превышена при осуществлении крепления. Термин «удерживающая способность» (LC), который используется в национальных и региональных стандартах, соответствует MSL. Значения BL, MSL или LC указываются в единицах силы, т.е. в килоньютонах (кН) или деканьютонах (даН).

- 2.4.2 Соотношение между MSL и прочностью на разрыв показано в таблице ниже. Рисунки соответствуют приложению 13 к Кодексу безопасной практики ИМО размещения и крепления груза. Соответствующие соотношения в стандартах могут в незначительной степени различаться.

<sup>2</sup> Пневмооболочки (надуваемые воздухом) не должны использоваться для опасных грузов на железных дорогах США.

Материал	MSL
рымы, кольца, палубные проушины, талрепы из мягкой стали	50% прочности на разрыв
растительные канаты	33% прочности на разрыв
натойвы из ткани (одноразовые)	75% прочности на разрыв <sup>1</sup>
натойвы из ткани (многократного использования)	50% прочности на разрыв
стальные тросы (одноразовые)	80% прочности на разрыв
стальные тросы (многократного использования)	30% прочности на разрыв
стальная лента (одноразовая)	70% прочности на разрыв <sup>2</sup>
цепи	50% прочности на разрыв
<sup>1</sup> Максимально допустимое удлинение 9% при MSL.	
<sup>2</sup> Рекомендуется использовать 50%.	

- 2.4.3 Приведенные в таблице выше значения MSL основаны на допущении о том, что устройства проходят через плавные или закругленные кромки. При острых кромках и углах эти значения будут существенно снижены. Когда возможно и практически осуществимо, должны использоваться соответствующие протекторы кромок (см. рисунки 7.11 и 7.12).

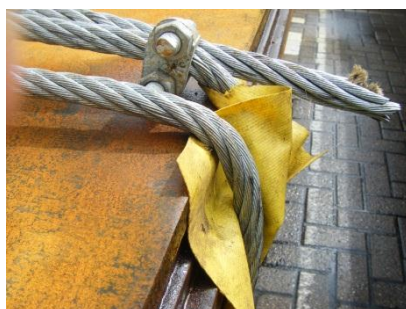


Рисунок 7.11. Неправильная защита кромок



Рисунок 7.12. Протекторы кромок

- 2.4.4 Найтовы передают усилия только за счет определенного упругого удлинения. Они действуют как пружина. При нагрузке, превышающей установленное MSL, удлинение может стать остаточным и найтов даст слабину. В новых стальных найтовах и найтовах из волокна может присутствовать некоторое остаточное удлинение, пока они не приобретут желаемую эластичность после повторения нескольких циклов натяжения. Для найтовов должна проводиться предварительная обтяжка с тем, чтобы свести к минимуму смещение груза. Однако величина первоначальной предварительной обтяжки не должна превышать 50%.
- 2.4.5 Для найтовов могут использоваться растительные канаты из таких материалов, как манильская пенька, конопля, сизаль, смесь манильской пеньки и сизаля и, кроме того, канаты из синтетических волокон. Если изготовителем или агентом не предоставлена величина MSL, для оценки MSL при  $d$  = диаметр каната, в см, может использоваться следующее простое правило:

Канаты из естественного волокна:	$MSL = 2 \cdot d^2 \text{ [кН]}$
Канаты из полипропилена:	$MSL = 4 \cdot d^2 \text{ [кН]}$

Канаты из полиэстера:	$MSL = 5 \cdot d^2$ [кН]
Канаты полиамидные:	$MSL = 7 \cdot d^2$ [кН]

Канаты из композитных материалов, изготовленные из синтетического волокна с вплетенными жилами из мягкой проволоки, обеспечивают подходящую жесткость для перегрузки, завязки и натяжений, а также для них характерно меньшее удлинение под воздействием нагрузки. Прочность такого каната только незначительно превышает прочность каната из обычных синтетических волокон.

- 2.4.6 Для канатов, изготовленных из волокна, не наступает снижение прочности при прохождении через скругленные углы. Найтовы из канатов должны использоваться сложенными вдвое, втрое или вчетверо и должны обтягиваться при помощи деревянных воротов. Узлы должны быть завязаны профессиональным образом, например, беседочные узлы и двойные полуштыковые узлы<sup>3</sup>. Канаты из волокна весьма чувствительны к истиранию на острых углах или препятствиях.
- 2.4.7 Найтовы из ткани – это либо устройства многократного использования, которые имеют штатные храповые устройства обтяжки, либо одноразовое оборудование, предусматривающее применение съемных устройств обтяжки и фиксации. Разрешенное усилие удержания обычно указано и удостоверяется как удерживающая способность LC. Не существует упрощенных способов оценки MSL вследствие разнообразия применяемых материалов и качества исполнения. Фиксация найтовов из ткани при помощи узлов существенно снижает их прочность и поэтому не должна применяться.
- 2.4.8 Упругое удлинение найтовов из ткани при нагрузке их установленного MSL не должно превышать 9%. Найтовы из ткани должны быть защищены от истирания на острых углах, от механического изнашивания в целом и от химического воздействия таких веществ, как растворители, кислоты и др.
- 2.4.9 Стальные тросы, используемые как найтовы в ГТЕ при перевозке морем, состоят из стальной проволоки с номинальной BL приблизительно 1,6 кН/мм<sup>2</sup>, стандартная конфигурация 6 x 19 + 1 сердечник из волокна, т.е. 6 жил из 19 единиц проволоки каждая и 1 сердечник (см. рисунок 7.13). Если неизвестно установленное значение MSL, для одноразового использования MSL может быть оценено как  $MSL = 40 \cdot d^2$  [кН]. Другие имеющиеся варианты стальных тросов для найтовки, в которых больше сердечников из волокна и меньше содержание металлических элементов в поперечном сечении, обладают значительно меньшей прочностью по отношению к наружному диаметру. Упругое удлинение стального найтова составляет около 1,6% при нагружении до MSL при одноразовом использовании, однако при первой обтяжке, если стальной трос новый, следует ожидать первоначального остаточного удлинения.

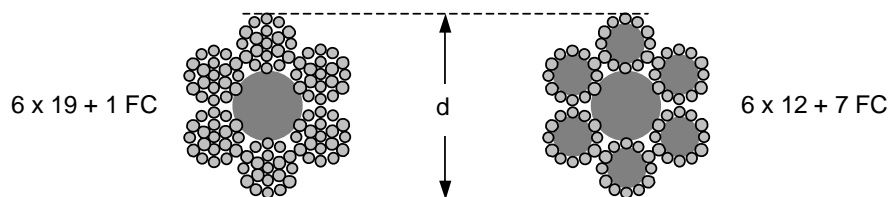


Рисунок 7.13. Типичное устройство стального троса для найтова

<sup>3</sup> Узлы снижают прочность каната.



- 2.4.10 Узкие закругленные сгибы значительно снижают прочность стальных тросов. Остаточная прочность каждой части троса на сгибе зависит от соотношения диаметра сгиба к диаметру троса, как показано в таблице ниже.

соотношение: диаметр сгиба/диаметр троса	1	2	3	4	5
остаточная прочность троса в месте сгиба	65%	76%	85%	93%	100%

При сгибании стального троса на острых углах, например при проходе в отверстие проушины, его прочность снижается еще больше. Остаточное MSL после поворота на 180° через такую проушину составляет только около 25% MSL в месте сгиба по сравнению с прямым тросом.

- 2.4.11 Найтовы из стального троса при перевозке морем, как правило, собираются с помощью тросовых зажимов. Чрезвычайно важно, чтобы эти зажимы были соответствующего размера, использовалось их надлежащее количество и они применялись в правильном направлении и с правильным натяжением. Рекомендованные типы такие найтовы из стального троса в сборке показаны на рисунке 7.14. Типичный пример неправильной сборки показан на рисунке 7.15.

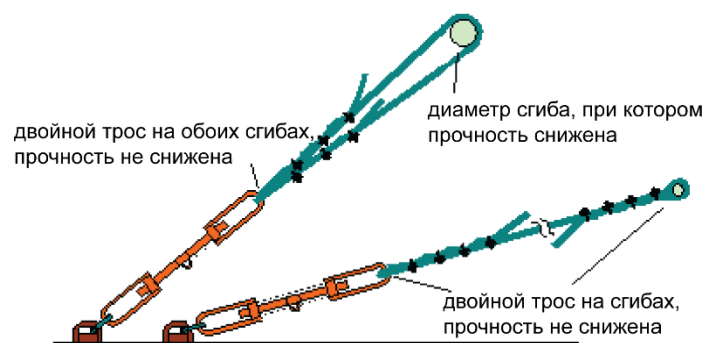


Рисунок 7.14. Рекомендуемая сборка найтовы из стального троса

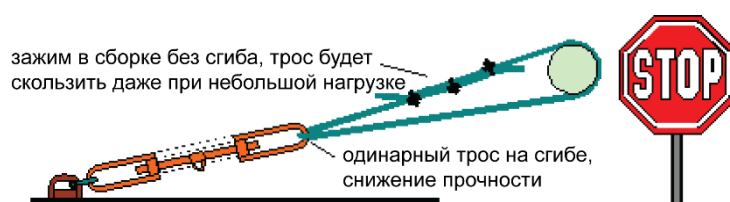


Рисунок 7.15. Неправильная сборка найтова из стального троса

- 2.4.12 Устройства обтяжки и соединительные устройства для найтовы из стального троса, используемых при морских перевозках, как правило, не стандартизированы. Изготовителем должны указываться и документально подтверждаться MSL талрепов и такелажных скоб, они должны, по меньшей мере, соответствовать MSL стального троса, который является частью найтовки. Если информация изготовителя отсутствует, MSL талрепов и скоб, изготовленных из обычной мягкой стали, может оцениваться как  $MSL = 10 \cdot d^2$  [кН], где  $d$  = диаметр резьбы талрепа или тела скобы, в см.
- 2.4.13 Найтовы из стального троса, используемые при автодорожных перевозках, устанавливаются как устройства многоразового использования определенной прочности в том, что касается удерживающей способности (LC), которая должна приниматься как MSL. Соединительные элементы, такие как скобы, гаки, коуши, устройства обтяжки или указатели натяжения соответствующим образом стандартизированы по конструкции и прочности. Не предусматривается применение

зажимов для формирования мягких петель. Устройства найтовки в сборке поставляются с табличкой, в которой указываются идентификационные сведения и прочность (см. рисунок 7.16). При использовании такого материала должны соблюдаться инструкции изготовителя.



Рисунок 7.16. Стандартный найтов из троса, применяемый при автодорожной перевозке, с устройством обхвата

- 2.4.14 Цепи для найтовки, используемые при морских перевозках, – это, как правило, цепи с длинными звеньями, изготовленные из стали категории 8. 13-миллиметровая цепь из стали категории 8 имеет MSL, равное 100 кН. MSL цепей других калибров и категорий стали необходимо получать из спецификаций изготовителя. Упругое удлинение вышеуказанных цепей с длинными звеньями составляет приблизительно 1% при нагрузке их до MSL. Цепи с длинными звеньями чувствительны при направлении их через сгибы радиусом менее 10 см. Распространенное устройство обтяжки – это рычажное устройство с так называемым ползучим гаком для повторной обтяжки найтова при эксплуатации (см. рисунок 7.17). Должны строго соблюдаться инструкции изготовителя и, если имеются, национальные правила по использованию рычага обтяжки и повторной обтяжки под нагрузкой.

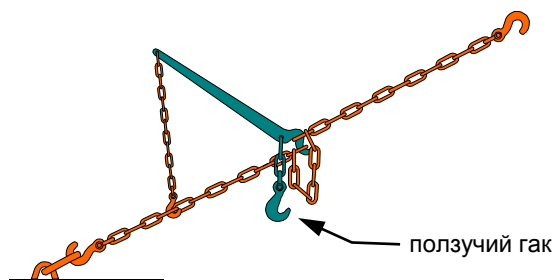


Рисунок 7.17. Найтов из цепи с длинными звеньями с рычажным устройством обтяжки

- 2.4.15 Согласно европейским стандартам, цепные найтовы, используемые при автодорожной и железнодорожной перевозке, – это в основном цепи с короткими звеньями. Цепи с длинными звеньями, как правило, предназначены для перевозки бревен. При нагрузке до MSL упругое удлинение цепей с короткими звеньями составляет приблизительно 1,5%. Стандарт предусматривает различные системы устройств обтяжки, особо адаптированные гаки, амортизирующие устройства и устройства для укорочения цепи до желаемой длины под нагрузкой. Сборки цепей могут поставляться с табличкой, на которой указаны идентификационные данные и прочность (см. рисунок 7.18). Должны строго соблюдаться инструкции изготовителя по использованию данного оборудования.



Рисунок 7.18. Стандартный цепной найтов с укорачивающим гаком



- 2.4.16 Стальная лента, используемая для крепления, как правило, изготавливается из высокопрочной стали с прочностью на разрыв 0,8–1,0 кН/мм<sup>2</sup>. Стальная лента наиболее широко используется для объединения упаковок в крупные блоки груза (см. рисунок 7.19). При морской перевозке такие стальные ленты также используются для «привязывания» упаковок к погрузочным поддонам, платформам или ролл-трейлерам. Ленты обтягиваются и фиксируются специальными ручными или пневматическими инструментами. Последующая повторная обтяжка невозможна. Вследствие малой гибкости материала ленты с удлинением около 0,3% при нагрузке до MSL стальная лента становится чувствительной к потере натяжения в случае усадки или утруски груза. Поэтому пригодность стальной ленты для крепления груза ограничена, и всегда должны учитываться национальные ограничения по ее использованию при автодорожных и железнодорожных перевозках. Следует избегать применения стальных лент в целях крепления на открытых ГТЕ, поскольку разорвавшаяся обвязка может представлять собой серьезную опасность, если будет свешиваться с ГТЕ.



Рисунок 7.19. Металлические слитки, объединенные с помощью стальной обвязки (процесс крепления не закончен)

- 2.4.17 Мягкие многожильные тросы должны использоваться только для случаев, когда прочное крепление не требуется. Трудно определить прочность мягких тросов в терминах MSL, а их упругое удлинение и восстанавливающие усилия невысоки.
- 2.4.18 Существуют модульные системы найтовки со штатными синтетическими найтовыми, например, для грузовых контейнеров общего назначения; они предназначены для крепления груза для предотвращения его сдвига по направлению к дверям. Число найтовов должно рассчитываться в зависимости от массы груза, MSL найтовов, угла найтовки, коэффициента трения, вида транспорта, а также MSL точек крепления в грузовом контейнере.

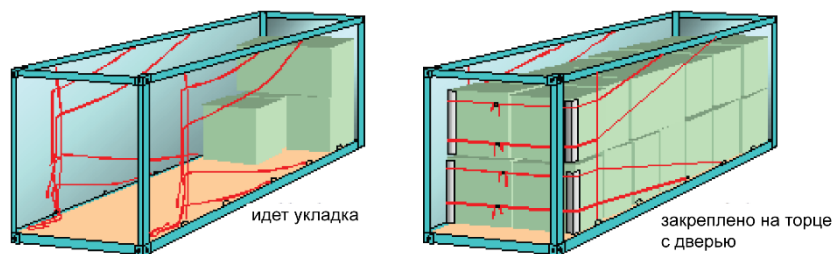


Рисунок 7.20. Модульная система найтовки

- 2.4.19 В примере, приведенном на рисунке 7.20, найтовы соединены с точками крепления ГТЕ при помощи специальных устройств и предварительно натянуты при помощи зажимов и устройств обтяжки. Более подробную информацию можно получить у производителей или поставщиков таких модульных систем.

### 3 Принципы укладки

#### 3.1 Распределение нагрузки

- 3.1.1 В соответствии со стандартами ИСО, среди прочего, конструкция грузовых контейнеров, погрузочных поддонов и платформ такова, что разрешенная полезная нагрузка  $P$ , если она равномерно распределена по всей грузовой площадке, может безопасным образом передаваться на четыре угловых стойки при всех условиях перевозки. Это включает запас прочности при временном увеличении веса вследствие вертикальных ускорений во время морского рейса. Если полезная нагрузка не является равномерно распределенной по грузовой площадке, должны учитываться ограничения по сосредоточенным нагрузкам. Может оказаться необходимым передать вес на угловые стойки посредством поддержания груза на соответствующих прочных деревянных или стальных балках (см. рисунок 7.21).

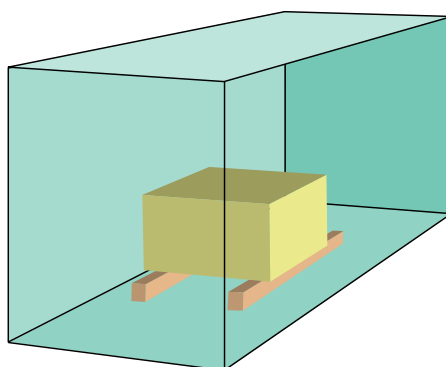
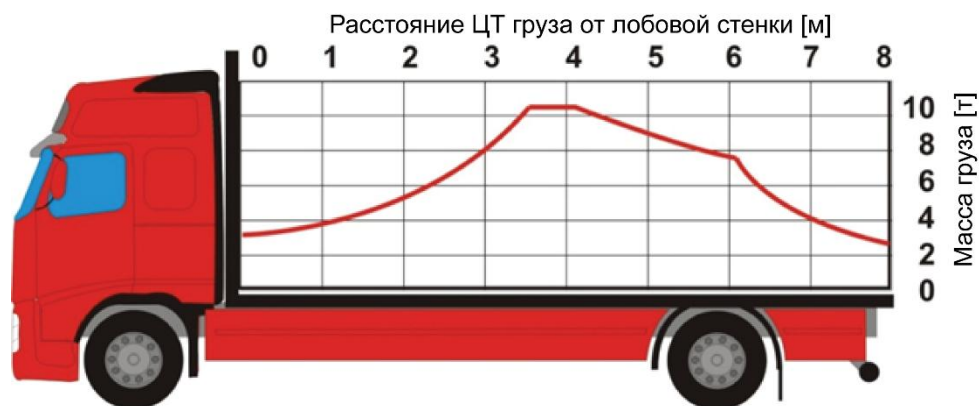


Рисунок 7.21. Балки для передачи нагрузки

- 3.1.2 Прочность балок на изгиб должна быть достаточной для передачи сосредоточенных нагрузок. Устройство всей системы, необходимое количество и прочность деревянных или стальных балок должны определяться по консультации с оператором ГТЕ.
- 3.1.3 Сосредоточенные нагрузки на платформы или погрузочные поддоны должны аналогичным образом распределяться через подушку на продольных балках, или же нагрузка должна быть снижена по сравнению с максимальной полезной нагрузкой. Допустимая нагрузка должна определяться по консультации с оператором ГТЕ.
- 3.1.4 Если во время перевозки для грузовых контейнеров, включая погрузочные поддоны или платформы, предусматривается подъем и перегрузка в горизонтальном положении, груз в грузовом контейнере должен быть распределен и закреплен таким образом, чтобы результирующее положение его центра тяжести было близко к середине по длине и по ширине грузового контейнера. Эксцентриситет центра тяжести груза не должен в целом превышать  $\pm 5\%$ . В качестве общего правила, это можно принять как 60% общей массы груза на 50% длины грузового контейнера. При определенных обстоятельствах может приниматься эксцентриситет до  $\pm 10\%$ , поскольку усовершенствованные спредеры для перегрузки грузовых контейнеров способны учитывать поправку на такой эксцентриситет. Точное положение центра тяжести груза в продольном направлении можно определить с помощью расчетов (см. добавление 4 к настоящему приложению).

- 3.1.5 Характеристики конструкций ролл-трейлеров аналогичны характеристикам платформ, но они менее чувствительны к сосредоточенным нагрузкам, потому что в обычном случае опора на колеса находится приблизительно на 3/4 их длины от конца паза для «гусиной шеи». Поскольку обычно их перегрузка осуществляется без подъема, положение центра тяжести груза в продольном направлении также не является критичным.
- 3.1.6 Характеристики конструкций съемных кузовов аналогичны характеристикам грузовых контейнеров, но в большинстве случаев для них характерен меньший вес тары и меньшая общая прочность. Как правило, они не приспособлены для штабелирования. Для съемных кузовов должны применяться соответствующие инструкции по погрузке, приведенные в подразделах 3.1.2 и 3.1.5.
- 3.1.7 Грузовые автомобили и автодорожные трейлеры особенно чувствительны к положению центра тяжести уложенного в них груза вследствие того, что для их управляемости и способности к торможению нагрузки на ось должны оставаться в конкретных пределах. Для таких транспортных средств могут быть предусмотрены специальные диаграммы, на которых представлена разрешенная масса груза в функции от положения центра тяжести в продольном направлении. В общем случае, максимальная масса груза может использоваться только в том случае, если центр тяжести (ЦТ) расположен в пределах узких границ приблизительно на середине длины погрузочного пространства (см. рисунки 7.22 и 7.23).



3.1.8 Железные дороги обычно классифицируются в зависимости от категории линий, и таким образом каждому железнодорожному вагону присваиваются допустимые значения нагрузки на ось и нагрузки на погонный метр грузового помещения. Применимые значения должны соблюдаться в зависимости от запланированного маршрута вагона. Допустимые значения сосредоточенных нагрузок классифицируются в зависимости от длины, на которую приходится сила веса. Соответствующие значения нагрузок промаркированы на вагонах. Отклонение положения центра тяжести груза в поперечном и продольном направлениях от осей вагона ограничено установленными соотношениями поперечных нагрузок на колеса и продольных нагрузок на ось/тележку. За правильной загрузкой железнодорожных вагонов должен следить специально подготовленный персонал.

### 3.2 Общие методы размещения/укладки

3.2.1 Методы размещения и укладки должны соответствовать характеру груза в отношении веса, формы, конструкционной прочности и климатических условий. Сюда относится надлежащее использование подкладочных материалов (см. раздел 2.1 настоящего приложения), выбор соответствующего способа механической обработки и правильного размещения провентилированных упаковок с грузом. В схеме размещения должна учитываться возможность незатрудненной разгрузки.

3.2.2 Должна строго соблюдаться любая маркировка пакетов. Грузы, на которых имеется маркировка «верх», должны не только размещаться соответствующим образом, но и сохранять это положение на протяжении всей обработки груза. Грузы, для которых может потребоваться проверка со стороны перевозчика или органов власти, например опасные грузы или грузы, подлежащие уплате таможенных пошлин, должны, по возможности, размещаться в том конце ГТЕ, где расположены двери.

3.2.3 При укладке смешанных грузов должна учитываться их совместимость. Независимо от правил размещения опасных грузов (см. главу 10 настоящего Кодекса) применимыми являются следующие общие правила:

- более тяжелые грузы не должны размещаться сверху на более легких грузах. Это также обеспечит, чтобы центр тяжести ГТЕ по высоте находился не выше, чем на половине высоты ГТЕ;
- тяжеловесные единицы не должны размещаться поверх хрупких пакетов;
- предметы с острыми краями не должны размещаться поверх предметов, поверхность которых является непрочной;
- жидкие грузы не должны размещаться поверх твердых грузов;
- пыльные или грязные грузы не должны размещаться вблизи чистых или легко загрязняющихся грузов, таких как пищевые продукты в пористой упаковке;
- выделяющие влагу грузы не должны размещаться поверх грузов, чувствительных к влаге, или вблизи низ;
- грузы, имеющие запах, не должны размещаться вблизи грузов, легко поглощающих запахи;
- несовместимые грузы должны укладываться в одну ГТЕ только после того,

как для их размещения предусмотрено надлежащее разделение и/или грузы эффективным образом защищены при помощи подходящих покрытий.

- 3.2.4 Штабелирование непрочных коробок одинакового размера и формы должно быть точным в том отношении, чтобы масса наверху передавалась на вертикальные стенки коробок, уложенных внизу. При необходимости, например, при отклонении штабеля ГТЕ в сторону, между ярусами штабеля должны помещаться промежуточные листы из фибролита, фанеры или поддоны (см. рисунки 7.24 и 7.25). Коробки неправильной формы и/или размера должны укладываться в штабель только с учетом их конструкционной прочности. Пустоты и неровности в горизонтальном направлении должны заполняться или уравниваться при помощи подкладочного материала.

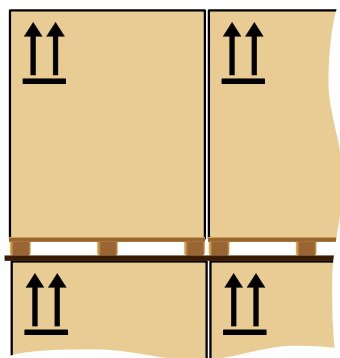


Рисунок 7.24. Промежуточный лист

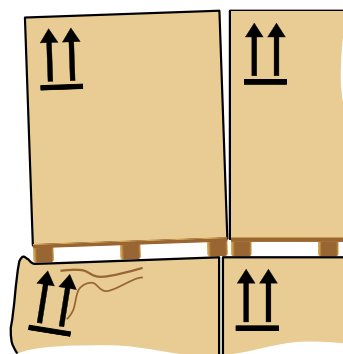


Рисунок 7.25. Промежуточный лист отсутствует

- 3.2.5 Упаковки менее точной формы, такие как мешки или тюки, могут укладываться в штабель с применением внутренней блокирующей схемы, так называемого «поперечного крепления», в результате чего создается единая конструкция, которую можно закрепить блокировкой или ограждением (см. рисунок 7.26). Круглые длинномерные предметы, такие как трубы, могут укладываться в промежутки между предметами в нижнем ярусе. Однако необходимо помнить о поперечных усилиях, поступающих от вышележащих грузов и действующих на углубления в нижележащем ярусе, что может стать причиной местных перегрузок боковых стенок ГТЕ, если трение между трубами низкое.

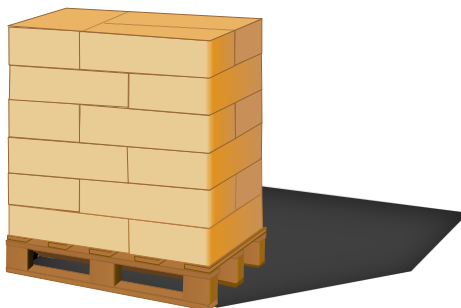


Рисунок 7.26. Поперечная укладка

- 3.2.6 Единообразные предметы груза, такие как бочки или стандартные поддоны, должны укладываться таким образом, чтобы свети к минимуму потерю пространства и одновременно с этим обеспечить плотную укладку. Бочки могут размещаться либо правильными рядами, которые также называются «шеренгами»,

либо в вертикальных нишах, которые еще называются «компенсационными» (см. рисунки 7.27 и 7.28). Для бочек небольшого размера компенсационное размещение является более эффективным, тогда как для бочек большего диаметра более подходящим окажется размещение шеренгами. Размеры поддонов стандартны и адаптированы к внутренней ширине и длине грузового пространства грузовых автомобилей, автодорожных трейлеров и съемных кузовов, но не всегда к внутренним размерам грузовых контейнеров.

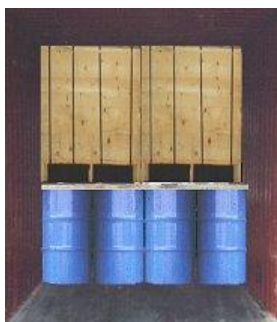


Рисунок 7.27. Смешанная укладка, сухие грузы поверх жидких



Рисунок 7.28. Смешанная укладка, использование поддонов

3.2.7 Непосредственно перед завершением укладки груза в ГТЕ необходимо позаботиться о том, чтобы сформировать прочную переднюю поверхность груза с целью предотвращения «выпадения» груза при открывании ГТЕ. Если существуют сомнения относительно устойчивости такой поверхности, должны быть приняты дальнейшие меры, например, притягивание верхних ярусов груза к точкам крепления или установка деревянного ограждения между задними стойками ГТЕ (см. подраздел 2.3.4 настоящего приложения). Необходимо помнить, что грузовой контейнер на трейлере, как правило, наклоняется назад по направлению к дверям и что груз может сместиться по отношению к дверям вследствие вибрации или толчков при перевозке.

### 3.3 Обработка груза

3.3.1 Должны соблюдаться соответствующие правила по использованию индивидуального защитного снаряжения (каска, ботинки, перчатки и одежда). Персонал должен получить инструкции в отношении эргономических аспектов подъема тяжелых единиц груза вручную. Должны соблюдаться ограничения по весу единиц груза, которые персоналу необходимо поднимать и переносить.

3.3.2 Вилочные автопогрузчики, используемые для въезда в ГТЕ с крышей, должны иметь низкую подъемную раму и низкое ограждение для защиты водителя сверху. При работе вилочного автопогрузчика внутри ГТЕ следует следить за тем, чтобы при решении проблемы выхлопных газов применялось оборудование с электропитанием или аналогичное оборудование. В погрузчике должно быть предусмотрено необходимое освещение, чтобы оператор мог с точностью укладывать упаковки с грузом. Вилочные автопогрузчики, работающие на двигателе внутреннего сгорания, должны отвечать национальным стандартам по выхлопным газам. Вилочные автопогрузчики, работающие на двигателе, сжигающем сжиженный природный газ, не должны использоваться в замкнутом пространстве, с тем чтобы предотвратить скопление взрывоопасных смесей газов в результате возможных утечек.



- 3.3.3 Если существует опасность взрыва в результате выделения грузом паров, газов или пыли, все электрическое оборудование, установленное на вилочном автопогрузчике, должно пройти оценку с тем, чтобы подтвердить, что оно безопасно для использования в легковоспламеняющихся и взрывоопасных средах.
- 3.3.4 Въезд вилочных автопогрузчиков в съемные кузова, полутрейлеры или другие ГТЕ на опорах должен осуществляться медленно, особенно при начале движения и при торможении, с тем чтобы избежать опасных горизонтальных усилий на опоры ГТЕ.
- 3.3.5 Если укладка груза в ГТЕ проводится сбоку при помощи вилочного автопогрузчика, необходимо избегать значительных боковых ударных нагрузок на ГТЕ. Такие боковые усилия могут возникать, если по грузовой площадке толканием перемещаются упаковки или транспортные пакеты. Если во время таких операций существует опасность переворачивания ГТЕ, упаковщики могут рассмотреть варианты укладки либо с обеих сторон к середине ГТЕ, либо при помощи вилочных автопогрузчиков большей грузоподъемности и более длинными вилами, что обеспечит точное размещение груза без необходимости толкания.
- 3.3.6 Если требуется получить доступ на крышу ГТЕ, например, для заполнения ГТЕ сыпучим навалочным грузом, должна учитываться несущая способность крыши. Крыши грузовых контейнеров сконструированы и испытываются нагрузкой в 300 кг (660 фунтов), действующей распределенным образом на площадь 600 x 300 мм (24 x 12 дюймов) в самом слабом месте крыши (см. Приложение II к КБК). Говоря конкретно, одновременно на крыше грузового контейнера могут работать не более двух человек.
- 3.3.7 При погрузке и выгрузке тяжелых предметов груза с помощью С-гаков через двери или борта ГТЕ необходимо следить за тем, чтобы поперечные или продольные балки крыши или боковых стенок не получали ударов от гака или груза. Перемещение транспортной единицы должно контролироваться надлежащими средствами, например, удерживающими тросами. Должны соблюдаться соответствующие правила по предотвращению несчастных случаев.
- 4 Крепление груза в ГТЕ
- 4.1 Цели и принципы крепления
- 4.1.1 Когда проводится погрузка или разгрузка ГТЕ, укладка груза или формирование штабелей из предметов груза должны осуществляться таким образом, чтобы грузы не деформировались, не смещались и чтобы сохранялось их вертикальное положение без наклона посредством использования их статического трения и присущей им устойчивости. Это гарантирует безопасность упаковщиков в то время, когда дополнительные устройства крепления еще не используются или уже сняты на время разгрузки.
- 4.1.2 При перевозке ГТЕ могут подвергаться вертикальному, продольному и поперечному ускорению, которые вызывают действие усилий на все предметы груза пропорционально их массе. Не следует предполагать, что тяжелые упаковки во время перевозки не будут смещаться. Соответствующие ускорения описаны в главе 5 настоящего Кодекса в единицах g, указывающих соответствующие усилия в единицах веса на конкретный предмет груза. Эти усилия могут с легкостью превзойти действие статического трения и устойчивость по отношению к смещению, поэтому предметы груза могут скользить или наклоняться. Кроме того, ГТЕ может одновременно подвергаться временным вертикальным ускорениям,

которые вызывают снижение веса, тем самым вызывают снижение трения и присущую грузу устойчивость, что способствует скольжению и опрокидыванию. Любое крепление груза должно быть направлено на то, чтобы избежать такого нежелательного поведения груза. Все части груза должны оставаться на месте, не скользить и не опрокидываться под воздействием действующих на ГТЕ ускорений на предполагаемом маршруте перевозки.

4.1.3 На практике крепление груза может проводиться с использованием трех конкретных принципов, которые могут применяться по отдельности или в соответствующих сочетаниях:

- Непосредственное крепление осуществляется путем прямой передачи усилий от груза на ГТЕ при помощи блокировки, найтовки, распорок или запирающих устройств. Удерживающая способность пропорциональна MSL устройства крепления;
- Крепление за счет трения достигается при помощи так называемых привязывающих или заводимых через верх найтовов, которые благодаря своей предварительной обтяжке увеличивают очевидный вес груза и тем самым трение при контакте с грузовой площадкой и устойчивость к наклонению. Удерживающая способность пропорциональна предварительной обтяжке найтовов. Нескользкий материал на скользких поверхностях значительно увеличивает действие таких найтовов;
- Обеспечение компактной формы груза посредством формирования крупных единиц, стягивания или обертывания представляет собой дополнительную меру крепления, которая всегда должна применяться в сочетании с непосредственным креплением или креплением за счет трения.

4.1.4 Найтовы, применяемые для непосредственного крепления, неизбежно растягиваются под воздействием внешних сил, что создает возможность определенного смещения упаковки. Для сведения к минимуму такого смещения (горизонтального или поперечного скольжения, опрокидывания или перекаса) необходимо обеспечить, чтобы:

- материал найтовов обладал соответствующими характеристиками нагрузки-деформации (см. раздел 2.4 настоящего приложения);
- длина найтова была как можно меньше; и
- направление заводки найтова как можно точнее совпадало с направлением желаемого удержания.

Хорошая предварительная обтяжка найтовов также способствует сведению к минимуму смещения груза, но предварительная обтяжка никогда не должна превышать 50% MSL найтова. Непосредственное крепление при помощи жестких силовых элементов (распорок или стоек) или запирающих устройств (фиксирующие конусы или твистлоки) не допускает значительного смещения груза, и поэтому ему должно отдаваться предпочтение при непосредственном креплении.

4.1.5 Найтовы, применяемые при креплении за счет трения, должны быть способны поддерживать крайне необходимую предварительную обтяжку в течение более длительного времени и не должны провисать в результате незначительной усадки или утруски груза. Поэтому предпочтение должно отдаваться синтетиче-



ским тканевым найтовом, а не, к примеру, цепным найтовом или стальным лентами. Предварительная обтяжка привязывающих найтовов, в принципе, не подпадает под вышеуказанные ограничения для непосредственного крепления, но не должна, как правило, превышать 20% MSL найтовов с ручными устройствами натяжения. Насколько это практически возможно, необходимо установить, что предварительная обтяжка сохраняется по обеим сторонам найтова. Для оценки устройства крепления с использованием трения с помощью расчета должно использоваться маркированное стандартное значение предварительной обтяжки<sup>4</sup>. Если такой маркировки не имеется, для расчета должно использоваться приближительное значение в 10% прочности найтова на разрыв, но не более 10 кН.

- 4.1.6 Устройства непосредственного крепления должны размещаться равномерно таким образом, чтобы на каждое устройство приходилась своя доля сил удержания в соответствии с его прочностью. Неизбежные расхождения в распределении нагрузки при использовании сложных устройств могут быть скомпенсированы применением коэффициента безопасности. Тем не менее, устройства с различающимися характеристиками нагрузки-деформации не должны размещаться параллельно, за исключением случаев, когда они используются в разных целях предотвращения скольжения и предотвращения опрокидывания. Если, например, для предотвращения скольжения параллельно используются деревянный блок и непосредственное крепление найтовом из ткани, размеры более жесткого деревянного блока должны быть такими, чтобы он один мог выдержать ожидаемые нагрузки. Это ограничение не применяется к сочетанию привязывающих найтовов и, например, деревянной блокировки.
- 4.1.7 Любые меры крепления груза должны применяться таким образом, чтобы не повредить и не деформировать упаковку или ГТЕ. Когда это возможно или необходимо, должно использоваться постоянно закрепленное оборудование крепления, встроено в ГТЕ.
- 4.1.8 Во время перевозки, особенно в подходящих случаях при мультимодальных перевозках, устройства крепления в ГТЕ должны проверяться и корректироваться, когда это необходимо и насколько практически осуществимо. Сюда относится подтяжка найтовов, зажимов стальных тросов, а также регулировка устройств блокировки.
- 4.2 Плотнo укладываемые грузы
  - 4.2.1 Важнейшей предпосылкой плотной укладки предметов груза является их нечувствительность друг к другу при взаимном физическом контакте. Единицы груза в виде коробок, ящиков, решетчатой тары, бочек, барабанов, тюков, связок, мешков, бутылей, рулонов и т.д. или поддонов, на которых погружены вышеуказанные предметы, как правило, плотно укладываются в ГТЕ, с тем чтобы эффективно использовать грузовое пространство, предотвратить беспорядочное смещение единиц и сделать возможным общее крепление для предотвращения поперечного и продольного смещения во время перевозки.
  - 4.2.2 Плотная укладка однородных и разнородных предметов груза должна планироваться и осуществляться в соответствии с принципами передовой практики, в частности, с соблюдением рекомендаций, приведенных в разделе 3.2 настоящего приложения. Если сцепление между предметами груза или устойчивость

<sup>4</sup>

Стандартное усилие натяжения  $S_{TF}$  в соответствии со стандартом EN 12195-2.

при наклонении малы, могут потребоваться дополнительные меры по обеспечению компактной укладки, такие как скрепление обручами, или стягивание партий груза при помощи стальной или пластиковой ленты, или обертывание в пластик. Пустоты между предметами груза или между грузом и ограничивающими конструкциями ГТЕ должны, при необходимости, заполняться (см. подразделы 2.3.6–2.3.8 настоящего приложения). При непосредственном контакте предметов груза с ограничивающими конструкциями ГТЕ может потребоваться слой защитного материала (см. раздел 2.1 настоящего приложения).

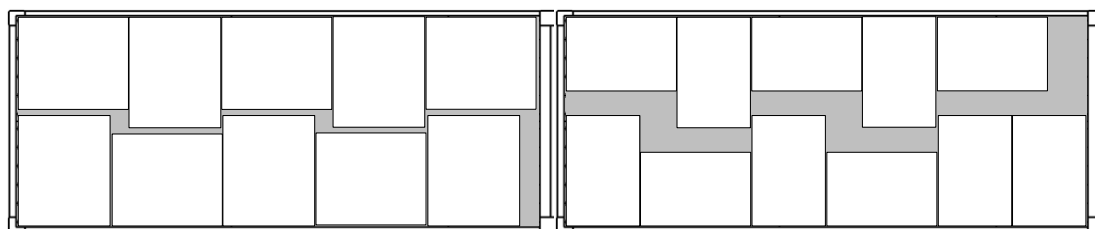


Рисунок 7.29. Укладка грузовых единиц размером 1000 x 1200 мм в 20-футовый контейнер

Рисунок 7.30. Укладка грузовых единиц размером 800 x 1200 мм в 20-футовый контейнер

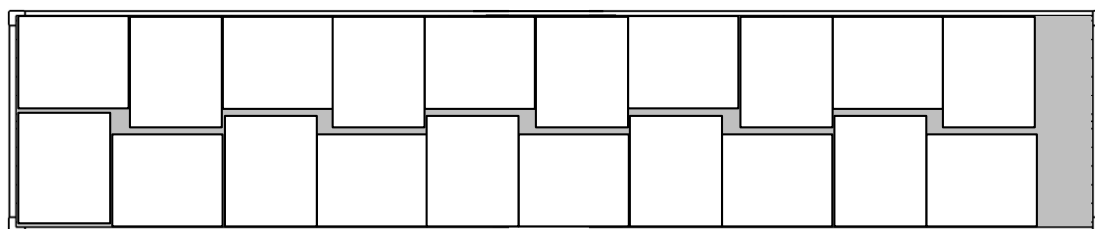


Рисунок 7.31. Укладка грузовых единиц размером 1000 x 1200 мм в 40-футовый контейнер

**Примечание.** Пустоты (залитые серым фоном), показанные на рисунках 7.29 – 7.31, должны, при необходимости, заполняться (см. подраздел 2.3.6 настоящего приложения).

- 4.2.3 ГТЕ с прочными ограничивающими конструкциями грузового пространства во многих случаях, в зависимости от типа ГТЕ, предполагаемого маршрута перевозки и соответствующего трения между предметами груза и между грузом и грузовой площадкой, могут удовлетворять требованиям к креплению в поперечном и продольном направлениях. Следующим соотношением демонстрируется размещение плотно уложенного груза в пределах прочных ограничивающих конструкций грузового пространства:

$$c_{x,y} \cdot m \cdot g \leq r_{x,y} \cdot P \cdot g + \mu \cdot c_z \cdot m \cdot g \text{ [кН]}$$

$c_{x,y}$  = коэффициент горизонтального ускорения для соответствующего вида транспорта (см. главу 5 настоящего Кодекса)

$m$  = масса уложенного груза [т]

$g$  = ускорение свободного падения 9,81 м/с<sup>2</sup>

$r_{x,y}$  = коэффициент сопротивления стенок ГТЕ (см. главу 6 настоящего Кодекса)

$P$  = максимальная полезная нагрузка ГТЕ (т)

$\mu$  = применимый коэффициент трения между грузом и грузовой площадкой (см. добавление 2 к настоящему приложению)

$c_z$  = коэффициент вертикального ускорения для соответствующего вида транспорта (см. главу 5 настоящего Кодекса)

- 4.2.4 Могут возникать критические ситуации, например, с полностью загруженным грузовым контейнером при автодорожной перевозке, когда крепление в продольном направлении должно выдерживать ускорение 0,8 g. Для обеспечения указанного выше соотношения коэффициент сопротивления продольной стенки 0,4 необходимо совместить с коэффициентом трения, равным по меньшей мере 0,4. Если соотношение не может быть выдержано, масса груза должна быть уменьшена или продольные усилия должны быть переданы на основную конструкцию контейнера. Второе можно выполнить, поместив промежуточные поперечные ограждения из деревянных брусков (см. подраздел 2.3.4 настоящего приложения), или иными подходящими средствами (см. рисунок 7.32). Еще один вариант состоит в том, чтобы использовать увеличивающий трение материал.

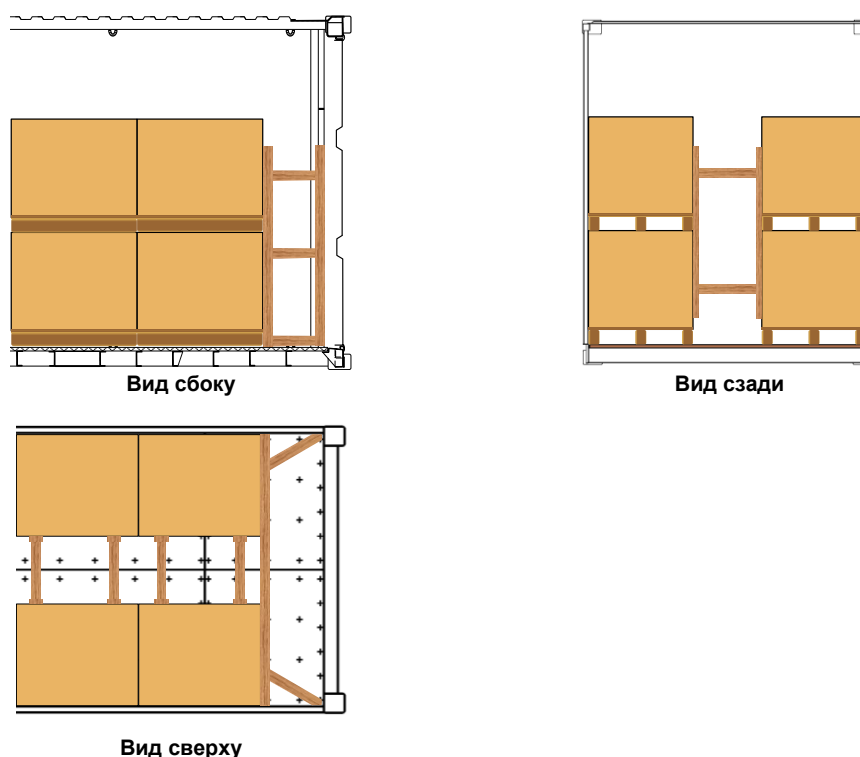


Рисунок 7.32. Блокирование в ГТЕ с прочными ограничивающими конструкциями

- 4.2.5 Если стенка с дверью ГТЕ рассчитана на определенную величину сопротивления (например, двери грузового контейнера общего назначения (см. главу 6 настоящего Кодекса)), двери могут рассматриваться как прочная ограничивающая конструкция грузового помещения, при условии что груз размещен таким образом, чтобы предотвратить ударные нагрузки на двери и выпадение груза при открывании дверей.
- 4.2.6 Если необходимо укладывать упаковки в центре ГТЕ в неполный второй ярус, может использоваться дополнительное блокирование в продольном направлении (см. рисунки 7.33–7.36).

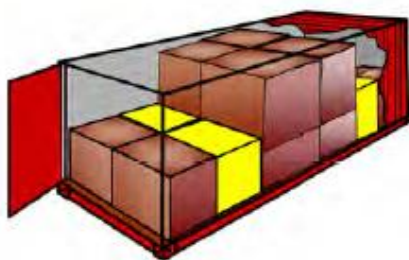


Рисунок 7.33. Порог по высоте

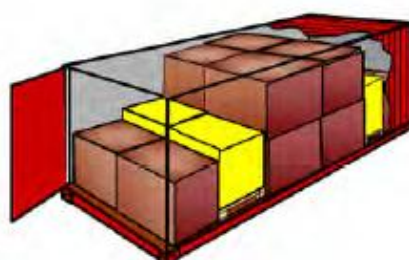


Рисунок 7.34. Порог по возвышению

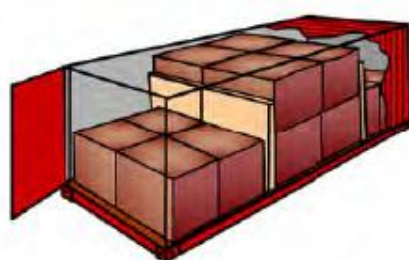


Рисунок 7.35. Порог в виде щита

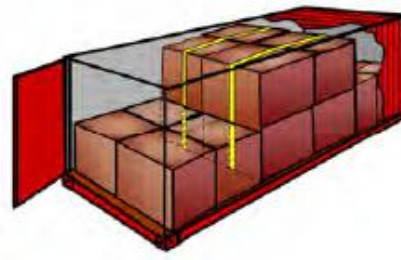


Рисунок 7.36. Круговая найтовка

4.2.7 Для ГТЕ с непрочными ограничивающими конструкциями грузового пространства, например, для некоторых видов автодорожных транспортных средств и съемных кузовов, потребуется регулярное применение дополнительных мер крепления против скольжения и опрокидывания блока плотно уложенного груза. Эти меры должны также способствовать более компактной укладке блока груза. Наиболее распространенным способом в такой ситуации является крепление с использованием трения при помощи так называемых заводимых через верх найтовов. Для достижения желаемого эффекта от найтовов с использованием трения коэффициент трения между грузом и грузовой площадкой должен быть достаточным, а внутренняя упругость найтовов должна поддерживать обтяжку в течение всей перевозки. Следующее соотношение демонстрирует размещение плотно уложенного груза в пределах непрочных ограничивающих конструкций грузового пространства и дополнительное усилие удержания против скольжения:

$$c_{x,y} \cdot m \cdot g \leq r_{x,y} \cdot P \cdot g + \mu \cdot c_z \cdot m \cdot g + F_{\text{sec}} \text{ [kN]} \quad (F_{\text{sec}} = \text{дополнительное усилие удержания})$$

Если для отдельной ГТЕ коэффициент сопротивления стенок не установлен, он должен приниматься равным нулю. Дополнительное усилие крепления ( $F_{\text{sec}}$ ) может включать в себя блокирование основания груза прочными устройствами предотвращения смещения менее в ином отношении прочных ограничивающих конструкций грузового пространства или удержания блока груза стойками системы ограничивающих конструкций грузового пространства. Такие стойки могут быть перевязаны стяжками выше груза для увеличения их способности удержания. В качестве альтернативы, дополнительное усилие крепления может быть получено методами непосредственного крепления или заведением найтовов через верх.  $F_{\text{sec}}$  для найтовов, заводимых через верх, равно:  $F_v \cdot \mu$ , где  $F_v$  — это общее вертикальное усилие вследствие предварительной обтяжки. Для вертикальных найтовов  $F_v$  составляет 1,8 усилия обтяжки в найтовах. Для устройств непосредственного крепления  $\mu$  должно приниматься как 75% коэффициента трения.

- 4.2.8 На ГТЕ без ограничивающих конструкций общий эффект крепления должен достигаться в результате применения таких мер, как крепление найтовыми через верх, использование повышающих трение материалов и, если ГТЕ представляет собой погрузочный поддон, – блокированием в продольном направлении по концевым стенкам. Следующее соотношение демонстрирует крепление плотно уложенного груза на ГТЕ без ограничивающих конструкций грузового пространства:

$$c_{x,y} \cdot m \cdot g \leq \mu \cdot c_z \cdot m \cdot g + F_{\text{sec}} \quad [\text{kN}] \quad (F_{\text{sec}} = \text{дополнительное усилие удержания})$$

$F_{\text{sec}}$  см. в подразделе 4.2.7. Необходимо отметить, что даже в случае если коэффициент трения превосходит коэффициенты внешних ускорений, при отсутствии ограничивающих конструкций грузового пространства для предотвращения смещения груза в результате ударов или вибрации ГТЕ во время перевозки чрезвычайно важным является минимальное количество заводимых через верх найтов.

- 4.3 Отдельно закрепляемые упаковки и крупные предметы без упаковки

- 4.3.1 Упаковки и предметы крупного размера, массы, неправильной формы или единицы с чувствительной наружной поверхностью, для которой не допустим прямой контакт с другими единицами или ограничивающими конструкциями ГТЕ, должны закрепляться в индивидуальном порядке. Устройство крепления должно быть таким, чтобы предотвращать скольжение и, при необходимости, опрокидывание как в продольном, так и в поперечном направлениях. Крепление для предотвращения от опрокидывания необходимо, если справедливо следующее условие (см. также рисунок 7.37):

$$c_{x,y} \cdot d \geq c_z \cdot b$$

$c_{x,y}$  = коэффициент горизонтального ускорения для соответствующего вида транспорта (см. главу 5 настоящего Кодекса)

$d$  = расстояние по вертикали от центра тяжести единицы до оси опрокидывания [м]

$c_z$  = коэффициент вертикального ускорения для соответствующего вида транспорта (см. главу 5 настоящего Кодекса)

$b$  = расстояние по горизонтали от центра тяжести до оси опрокидывания [м]

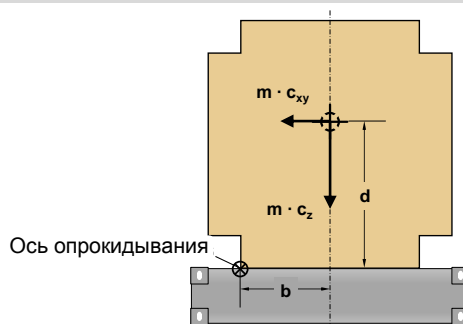


Рисунок 7.37. Критерий опрокидывания

- 4.3.2 Для индивидуально закрепленных упаковок и предметов предпочтительным является способ непосредственного крепления, т.е. при помощи прямой передачи

усилий крепления от упаковки на ГТЕ при помощи найтовов, распорок или блокировки.

- 4.3.2.1 Прямые найтовы заводятся между штатными точками для крепления на упаковке /предмете груза и ГТЕ, действительная прочность такой найтовки ограничена самым слабым звеном в устройстве, что включает точки крепления как на упаковке, так и на ГТЕ.
- 4.3.2.2 Для предотвращения скольжения при помощи найтовов угол между найтовыми и вертикалью должен, предпочтительно, составлять  $30^{\circ}$ – $60^{\circ}$  (см. рисунок 7.38). Для предотвращения опрокидывания найтовы должны быть расположены таким образом, чтобы обеспечивать эффективные плечи по отношению к соответствующим осям опрокидывания (см. рисунок 7.39).

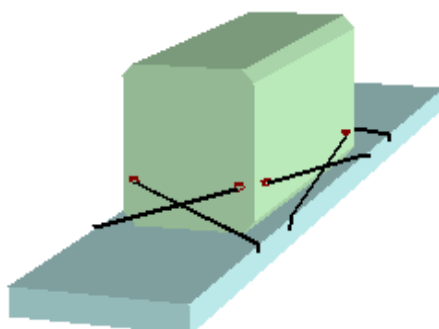


Рисунок 7.38. Прямая найтовка для предотвращения скольжения

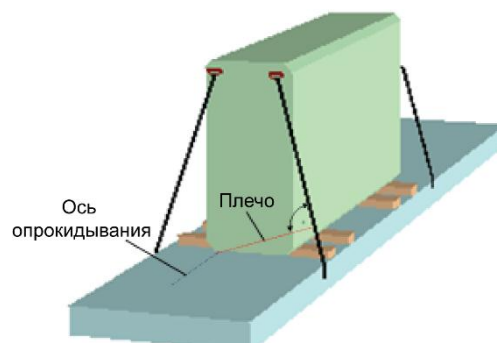


Рисунок 7.39. Прямая найтовка для предотвращения опрокидывания

- 4.3.3 Упаковки и предметы, не имеющие точек крепления, должны крепиться либо распорками, либо блокировкой у прочных конструкций ГТЕ, либо найтовыми поверх груза, найтовыми полупетлями или пружинящими найтовыми (см. рисунки 7.40–7.43).

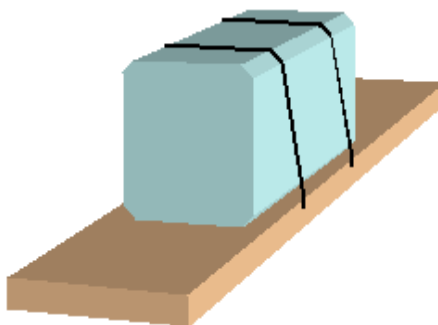


Рисунок 7.40. Найтовы через верх

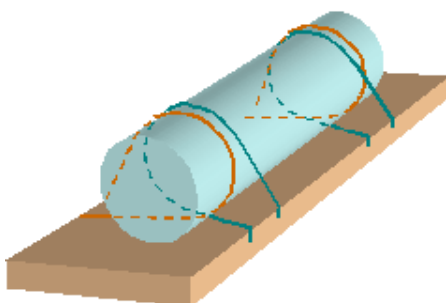


Рисунок 7.41. Вертикальные найтовы полупетлей

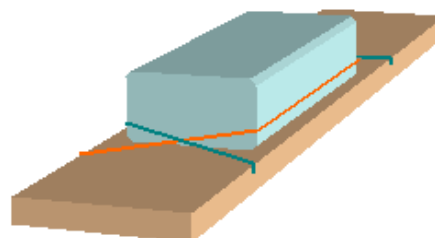


Рисунок 7.42. Горизонтальные найтовы полупетлей

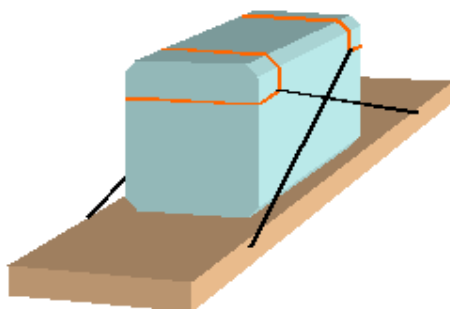


Рисунок 7.43. Пружинящее крепление найто-  
вами

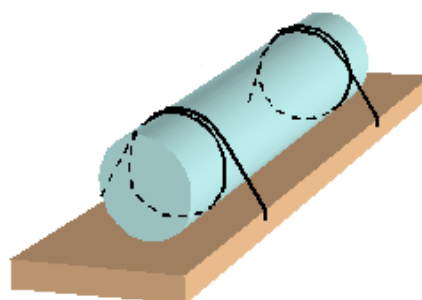


Рисунок 7.44. Крепление «дурацкой петлей»

- 4.3.3.1 Петлевое крепление найтовыми, при котором концы найтовов закреплены с обеих сторон (см. рисунок 7.44), также известное как крепление «дурацкой петлей», не обеспечивает никакого непосредственного крепления и не предотвращает скатывания упаковки/предмета груза, поэтому такое крепление не рекомендуется.
- 4.3.3.2 В качестве альтернативы пружинящему креплению найтовыми предлагается крепление угловыми фитингами (см. рисунок 7.43).
- 4.3.3.3 При любом принятом способе крепления требуется, чтобы материал найтова растягивался для обеспечения удерживающего усилия. При ослаблении материала натяжение в найтове будет медленно ослабевать, поэтому важно следовать руководящим указаниям, приведенным в подразделе 4.1.4 настоящего приложения.
- 4.3.4 Для ГТЕ с прочными ограничивающими конструкциями грузового пространства предпочтительным методом для крепления отдельной упаковки или предмета груза является блокировка или распорка. При этом способе подвижность груза будет сведена к минимуму. Необходимо следить за тем, чтобы усилия удержания передавались на ограничивающие конструкции ГТЕ таким образом, чтобы исключить местную перегрузку. Усилия, действующие на стенки ГТЕ, должны передаваться при помощи разносящих нагрузку поперечных элементов (см. подразделы 2.3.1–2.3.3 настоящего приложения). Для очень тяжелых упаковок или предметов, например рулонной стали или мраморных блоков, может потребоваться сочетание блокировки и найтовки, однако необходимо соблюдать ограничения, описанные в подразделе 4.1.6 настоящего приложения (см. рисунок 7.45). Для предметов с чувствительной поверхностью метод блокировки может быть исключен, и они должны крепиться только при помощи найтовов.



Рисунок 7.45. Поперечная блокировка стальной плиты

- 4.3.5 Для индивидуального крепления упаковок или предметов груза в ГТЕ с непрочными ограничивающими конструкциями грузового пространства и в ГТЕ без ограничивающих конструкций требуется в основном метод крепления найтовыми. Если применимо, могут также дополнительно применяться блокирование или распорка, но при их использовании параллельно с найтовкой должны соблюдаться ограничения, изложенные в подразделе 4.1.6 настоящего приложения. Хотя обеспечение хорошего трения в основании упаковки или предмета груза рекомендуется в любом случае, использование найтовов через верх для предотвращения скольжения не поощряется, за исключением случаев, когда груз имеет ограниченную массу. Найтовы через верх могут быть подходящими для предотвращения опрокидывания. Особенно упаковки или предметы груза большой ширины, часто перевозимые на ГТЕ без бортов, не должны крепиться исключительно найтовыми через верх (см. рисунок 7.46). Настоятельно рекомендуется использовать полупетли и/или пружинящие найтовы (см. рисунки 7.47 и 7.48).

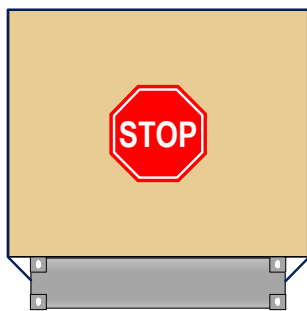


Рисунок 7.46. Найтовы через верх

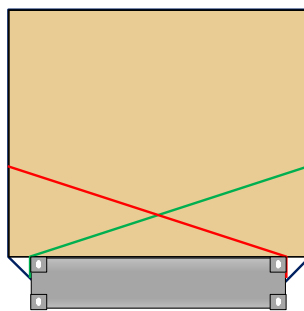


Рисунок 7.47. Найтовы через верх и горизонтальная полупетля

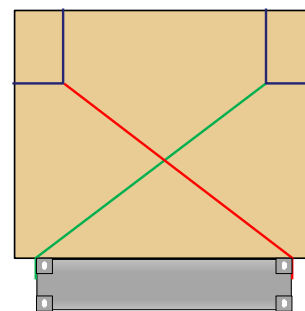


Рисунок 7.48. Поперечная пружинящая найтовка

- 4.3.6 Если используются горизонтальные полупетли, должны быть предусмотрены средства для предотвращения соскальзывания петель вниз по упаковке/предмету груза.
- 4.3.7 В качестве альтернативы, упаковка или предмет груза большой ширины могут закрепляться полупетлями за углы, как показано на рисунке 7.49.



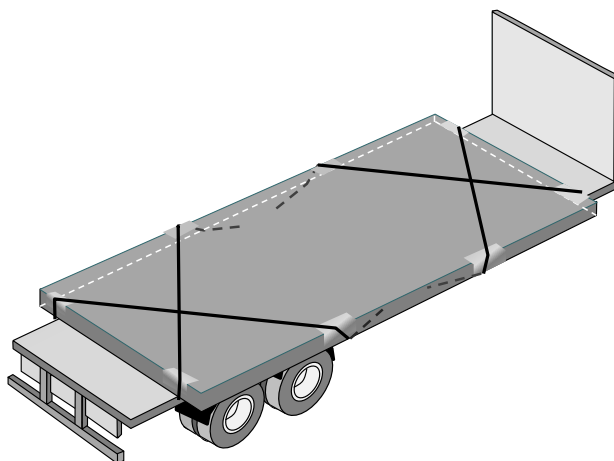


Рисунок 7.49. Упаковка большой ширины, закрепленная полупетлями

#### 4.4 Оценка устройств крепления

- 4.4.1 Под оценкой устройств крепления понимается сравнение ожидаемых внешних сил и моментов с удерживающей способностью проектируемого или уже реализованного устройства крепления. Ожидаемые внешние силы должны определяться умножением соответствующего коэффициента ускорения, определяемого в главе 5 настоящего Кодекса, на вес упаковки или блока упаковок.

$$F_{x,y} = m \cdot g \cdot c_{x,y} \quad [\text{kN}]$$

$F_{x,y}$  = ожидаемое внешнее усилие [кН]

$m$  = подлежащая оценке масса груза [т]

$g$  = ускорение свободного падения  $9,81 \text{ м/с}^2$

$c_{x,y}$  = коэффициент горизонтального ускорения для соответствующего вида транспорта (см. главу 5 настоящего Кодекса)

В главе 5 различаются три вида перевозок – автодорожная, железнодорожная и морская. Морской вид транспорта далее подразделяется на три категории, в зависимости от интенсивности реакции судна, определяемой характерной высотой волны конкретных морских районов. Поэтому для выбора применимого коэффициента ускорения требуется полная информация о предполагаемом виде транспорта и маршруте перевозки. Необходимое внимание надлежит уделить возможности мультимодальных перевозок, чтобы выявить значения ускорения для наиболее жесткого вида транспорта или этапа перевозки. Для оценки устройства крепления должны использоваться именно эти значения.

- 4.4.2 Оценка удерживающей способности включает допущение о коэффициенте трения, основанное на сочетании материалов (см. добавление 2 к настоящему приложению), характере устройства крепления (подраздел 2.2.2 настоящего приложения) и, если применимо, определение внутренней устойчивости груза к наклонению (подраздел 4.3.1 настоящего приложения). Любые другие устройства крепления, используемые для блокировки, распорки или найтовки, должны оцениваться по их прочности в отношении MSL и соответствующих параметров применения, таких как угол крепления и предварительная обтяжка. Эти значения требуются для оценки устройства крепления.

- 4.4.3 Во многих случаях оценку устройства крепления можно выполнить упрощенными способами. Однако такие упрощенные способы могут быть применимы только к определенным конкретным условиям перевозки, например, при перевозке морем, и могут оказаться излишними или недостаточными при прочих условиях. Поэтому рекомендуется формировать упрощенные способы для конкретных видов транспорта и применять их соответствующим образом. Любой сформулированный упрощенный способ должен пройти первоначальную проверку при помощи какого-либо усовершенствованного способа оценки.
- 4.4.4 В стандартные способы оценки устройств крепления могут входить соответствующие таблицы заранее вычисленных значений, основанные на решении уравнений, в которых можно быстро получить ответ на вопросы в отношении адекватности устройств крепления<sup>5</sup>. Такие способы могут применяться для конкретных видов транспорта.
- 4.4.5 Оценка устройств крепления может проводиться посредством приравнивания сил и моментов при помощи элементарного расчета. Однако конкретный используемый метод должен быть одобрен и должен подходить для намеченной цели и вида транспорта. Конкретные рекомендации представлены в Кодексе безопасной практики ИМО размещения и крепления груза (Кодекс РКГ) и в ряде других охватывающих различные виды транспорта стандартов и руководств, выпускаемых региональными и национальными органами власти и отраслевыми группами. Ссылки:
- морские перевозки – Кодекс РКГ ИМО, приложение 13;
  - автодорожные перевозки – европейский стандарт EN 12195-1:2010;
  - железнодорожные перевозки – Международный союз железных дорог (UIC), Соглашение об обмене и использовании вагонов между железнодорожными предприятиями (RIV 2000), приложение II.
- 4.4.6 Пригодность конкретного устройства крепления может быть оценена и одобрена путем проведения испытания на наклон. Испытание может использоваться для демонстрации сопротивления действию любого установленного внешнего ускорения. Соответствующий угол наклона для испытаний зависит от имеющегося коэффициента трения для испытания сопротивления скольжению или от соотношения между высотой и шириной груза для испытания на сопротивление опрокидыванию (см. добавление 5 к настоящему приложению).
- 5 Укладка навалочных и наливных грузов
- 5.1 Жидкости в ГТЕ-цистернах, не являющиеся предметом регулирования
- 5.1.1 ГТЕ-цистерны, заполненные жидкостью, вязкость которой составляет менее 2680 мм<sup>2</sup>/с при 20°C, которые предлагаются для перевозки по автодороге, железной дороге или по морю, должны быть заполнены как минимум на 80% объема для предотвращения опасного плескания, но не более чем на 95% объема, если не указано иное. Приемлемой степенью заполнения является также максимум 20%. Степень заполнения более 20% и менее 80% должна разрешаться только в том

---

<sup>5</sup> Один из способов оценки представлен в «Quick Lashing Guide», приведенном в Информационном материале IM 5 ([www.unece.org/trans/wp24/guidelinespackingctus/intro.html](http://www.unece.org/trans/wp24/guidelinespackingctus/intro.html)).

случае, если цистерна разделена переборками или отбойными листами на отсеки, емкость каждого из которых не превышает 7500 л.

- 5.1.2 Оболочка и вся арматура цистерны, клапаны и уплотнения должны быть совместимы с грузами, которые должны перевозиться в цистерне. В случае сомнений необходимо обращаться к собственнику или оператору цистерны. Все клапаны должны быть правильно перекрыты и проверены на отсутствие утечек.
- 5.1.3 При перевозке пищевых продуктов цистерна должна соответствовать следующим требованиям:
- все части цистерны, находящиеся в прямом контакте с пищевыми продуктами, должны поддерживаться в таком состоянии, чтобы гарантировать пригодность цистерны для размещения в ней пищевых продуктов;
  - цистерна должна быть легкодоступной, и в ней должно быть возможно выполнить очистку и дезинфекцию;
  - должна иметься возможность проведения внутреннего осмотра;
  - снаружи на цистерне должна иметься заметная маркировка «ТОЛЬКО ДЛЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ» или аналогичная надпись.

## 5.2 Жидкости в мягких танк-контейнерах

- 5.2.1 Мягкие танк-контейнеры, используемые для перевозки наливных грузов по автодороге, железной дороге или по морю, должны иметь знак, подтверждающий одобрение типа признанного консультативного органа. Должны всегда выполняться инструкции изготовителя в том, что касается арматуры, а груз, предлагаемый к перевозке, должен проверяться на совместимость с материалом танк-контейнера. Перевозка опасных грузов в танк-контейнерах запрещена.
- 5.2.2 При перевозке содержимое танк-контейнера будет подвергаться динамическим нагрузкам при отсутствии значительного удержания за счет трения. Эти усилия действуют на ограничивающие конструкции ГТЕ и могут стать причиной повреждения или полного выхода из строя.
- 5.2.3 Поэтому полезная нагрузка ГТЕ должна соответствующим образом снижаться, когда она используется для перевозки груженого мягкого танк-контейнера. Снижение зависит от типа ГТЕ и вида транспорта. Если мягкий танк-контейнер погружается в ГТЕ общего назначения, масса жидкости в танке не должна превышать величину, согласованную с оператором ГТЕ, с тем чтобы предотвратить повреждение ГТЕ в виде выпучивания (см. рисунок 7.50).

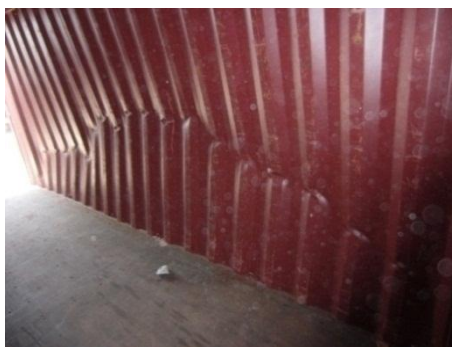


Рисунок 7.50. Повреждение боковой стенки ГТЕ

- 5.2.4 Автодорожные транспортные средства, предназначенные для перевозки загруженных мягких танк-контейнеров, должны иметь ограничивающие конструкции определенной прочности, достаточной, чтобы выдерживать вес груза при принятых допущениях о нагрузке. В сертифицирующем документе о пригодности транспортного средства должна явным образом указываться перевозка наливных грузов при допущении о нулевом трении. Тем не менее, для стабилизации положения и для прочности мягкого танк-контейнера рекомендуется укладка на грузовую площадку материала, увеличивающего трение, а также применение через верх найтовок из волокна через каждые два метра.
- 5.2.5 До размещения в ГТЕ мягкого танк-контейнера она должна пройти тщательную проверку на предмет конструктивной целостности и полной функциональности запорных штанг для каждой дверной панели. Затем ГТЕ должна быть подготовлена посредством тщательной чистки, удаления всех препятствий, таких, как торчащие гвозди, а также облицовывания картоном дна и стенок. В 40-футовых контейнерах, чтобы избежать повреждения выпучиванием, для боковых стенок должна использоваться фанера. Стенки с дверями ГТЕ должны быть подкреплены брусками, установленным в подходящие ниши, а также прочным листами из картона или фанеры. Если мягкий танк-контейнер оборудован соединительной трубой на днище, в такой облицовке должно быть предусмотрено отверстие там, где расположена труба, со стороны правой двери. Порожний мягкий танк-контейнер должен быть развернут и аккуратно разложен для его незатрудненного заполнения.
- 5.2.6 Для заполнения порожнего мягкого танк-контейнера левая дверь ГТЕ должна быть плотно закрыта, чтобы установленный барьер поддерживался необходимым образом (см. рисунок 7.51). Мягкий танк-контейнер должен заполняться с определенной скоростью. Рекомендуется применение устройств защиты от разлива, таких как сборный мешок или поддон для улавливания. После заполнения и опечатывания танка дверь ГТЕ должна быть закрыта и на левой дверной панели вывешен предупреждающий знак (см. рисунок 7.52). При полном заполнении мягкого танк-контейнера ни одна из его частей, удерживающие бруска или барьер не должны иметь контакта с дверями.



Рисунок 7.51. Контейнер с установленным внутри мягким танк-контейнером



Рисунок 7.52. Предупреждающая табличка о мягком танк-контейнере

- 5.2.7 При разгрузке мягкого танк-контейнера правая дверь ГТЕ должна быть с осторожностью открыта, чтобы получить доступ к верхней или нижней соединительной трубе мягкого танк-контейнера. Левая дверь должна быть закрыта до тех пор, пока мягкий танк-контейнер не будет практически пустым. Рекомендуется применение устройств для защиты от разлива, таких как сборный мешок или поддон для улавливания. Порожний мягкий танк-контейнер должен быть утилизирован в соответствии с применимыми правилами.

### 5.3 Навалочные грузы, не подлежащие регулированию

- 5.3.1 Навалочные грузы, не подлежащие регулированию, могут укладываться в ГТЕ при условии, что ограничивающие конструкции грузового пространства способны выдержать статические и динамические нагрузки от навалочного груза при предполагаемых условиях перевозки (см. главу 5 настоящего Кодекса). Грузовые контейнеры оснащены нишами для установки распорок у угловых стоек со стороны дверей, которые пригодны для размещения стальных стержней поперечным сечением 60 мм<sup>2</sup>. Эти меры предназначены в основном для того, чтобы укрепить дверной торец грузового контейнера для выдерживания усилия 0,6 Р, как требуется для навалочных грузов. Эти стержни должны быть установлены надлежащим образом. Соответствующая способность ГТЕ к перевозке должна быть продемонстрирована соответствующим применимым к данному грузу и ГТЕ свидетельством, выданным признанным консультативным органом или независимым грузовым сюрвейером. Это требование, в частности, применяется к грузовым контейнерам общего назначения и к аналогичным закрытым ГТЕ, перевозимым на автодорожных транспортных средствах, которые по своей конструкции не предназначены специально для перевозки навалочных грузов. Может возникнуть необходимость укрепить боковые и передние стенки ГТЕ фанерой или древесностружечной плитой, чтобы защитить их от выпучивания или царапин (см. рисунок 7.53).



Рисунок 7.53. Облицовка 40-футового контейнера древесностружечными плитами

- 5.3.2 Предназначенные для перевозки навалочных грузов ГТЕ должны быть вымыты и соответствующим образом подготовлены, как указано в подразделе 5.2.5 настоящего приложения, особенно если для размещения таких навалочных грузов, как зерно, кофейные зерна или иные чувствительные материалы используется специальный вкладыш (см. рисунок 7.54).



Рисунок 7.54. ГТЕ с мешком-вкладышем для размещения чувствительного навалочного груза

- 5.3.3 Если планируется перевозка сырья или загрязненного материала, ограничивающие конструкции ГТЕ должны быть облицованы фанерой или древесностружечными листами, чтобы избежать механический износ ГТЕ. Во всех случаях должна быть установлена соответствующая защита двери, состоящая из брусьев, установленных в пригодные для этой цели углубления, и прочных фанерных щитов (см. рисунок 7.55).



Рисунок 7.55. Загруженная ломом ГТЕ с облицовкой стен и барьером у дверей

- 5.3.4 Лом и аналогичные отходы, предназначенные для перевозки навалом в ГТЕ, должны быть достаточно сухими, чтобы предотвратить протекание и последующее загрязнение окружающей среды или других ГТЕ, если ГТЕ уложена в штабель на берегу или перевозится на судне.
- 5.3.5 В зависимости от внутреннего трения и угла покоя навалочного груза ГТЕ может быть наклонена под определенным углом, чтобы облегчить операции погрузки или разгрузки. Однако всегда должно быть обеспечено, чтобы стенки ГТЕ не испытывали избыточного напряжения при операции заполнения. Неприемлемо поворачивать ГТЕ на 90° и приводить ее в вертикальное положения для заполнения, если ГТЕ специально не одобрена для такого способа работы.



## Добавление 1. Знаки укладки

**Примечание.** Знаки опасности и маркировка, требуемые для перевозки опасных грузов, содержатся в применимых правилах перевозки опасных грузов и не включены в настоящий Кодекс.

- 1 Введение
  - 1.1 На упаковках часто маркируются инструкции по обращению на языке страны происхождения. Хотя это в определенной степени обеспечивает сохранность партии груза, в такой маркировке мало пользы, если грузы предназначены для доставки в страну, в которой говорят на другом языке, или проходят через такую страну, и она совсем бесполезна, если с грузом работают люди, не умеющие читать.
  - 1.2 Наилучшим способом передать намерения отправителя являются пиктограммы, и их применение поэтому несомненно снизит потери и повреждения, вызванные неправильным обращением.
  - 1.3 Применение пиктограмм не является гарантией удовлетворительного обращения, поэтому жизненно важной является надлежащая защитная упаковка.
  - 1.4 В настоящем приложении представлены наиболее часто используемые символы. Эти и другие символы представлены в стандарте ИСО 780<sup>6</sup>.
- 2 Символы
  - 2.1 Нанесение символов
    - 2.1.1 Предпочтительно, чтобы символы наносились трафаретным способом непосредственно на упаковку или могли быть представлены на знаке. Рекомендуется, чтобы символы наносились краской, печатным способом или воспроизводились иным образом, как указано в настоящем стандарте ИСО. Нет необходимости заключать их в рамки.
    - 2.1.2 Графический дизайн каждого символа должен иметь только одно значение; символы специально решены таким образом, чтобы их можно было нанести при помощи трафарета без изменения графики.
  - 2.2 Цвет символов
    - 2.2.1 Символы должны быть черного цвета. Если упаковка такого цвета, что на ней черный символ не будет хорошо виден, в качестве фона должна быть предусмотрена панель контрастного цвета, предпочтительно белого.
    - 2.2.2 Следует следить за тем, чтобы не применялись цвета, которые можно спутать с цветами знаков опасности опасных грузов. Необходимо избегать красного, оранжевого и желтого цветов, если их использование не требуется региональными или национальными правилами.

---

<sup>6</sup> Стандарт ИСО 780. Упаковка. Пиктограммы, применяемые для погрузочно-разгрузочных работ.

### 2.3 Размер символов

Для обычных целей общая высота символов должна приниматься как 100 мм, 150 мм или 200 мм. В зависимости от размера или формы упаковки может, тем не менее, потребоваться применение символов больших или меньших размеров.



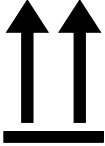
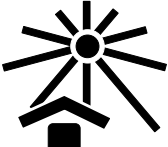

### 2.4 Расположение символов


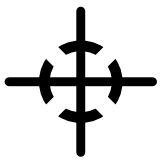




Особое внимание должно обращать на правильное расположение символов, поскольку их неправильное расположение может стать причиной неправильного толкования. Символы № 7 и № 16 должны размещаться в правильном положении и на правильном месте, с тем чтобы обеспечить четкое и полное понимание их значения.






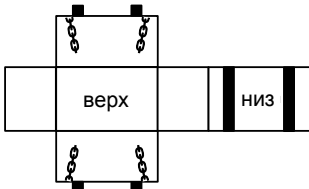
## 3 Инструкции по погрузке и выгрузке

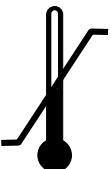
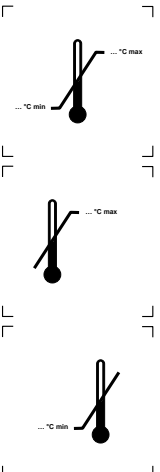
Инструкции по погрузке и выгрузке должны указываться на транспортных упаковках посредством использования соответствующих символов, приведенных в следующей таблице.



№	Инструкция/ Информация	Символ	Значение	Особые инструкции
1	ХРУПКОЕ СОДЕРЖИМОЕ		Содержимое упаковки хрупкое, поэтому обращаться с осторожностью	Наносится в левом верхнем углу на всех четырех вертикальных стенках упаковки
2	РУЧНЫМИ КРЮЧЬЯМИ НЕ БРАТЬ		При работе с упаковками крючья не должны использоваться	
3	ВЕРХ		Указывает правильную ориентацию упаковки	Показан как символ № 1. Если требуются оба символа, символ № 3 располагается ближе к углу
4	БЕРЕЧЬ ОТ СОЛНЕЧНОГО СВЕТА		Упаковка не должна подвергаться воздействию солнечного света	
5	БЕРЕЧЬ ОТ ИСТОЧНИКОВ РАДИОАКТИВНОГО ИЗЛУЧЕНИЯ		Содержимое упаковки может получить повреждения или стать полностью непригодным под воздействием проникающей радиации	

№	Инструкция/ Информация	Символ	Значение	Особые инструкции
6	БЕРЕЧЬ ОТ ДОЖДЯ		Упаковка должна быть сухой, и ее следует защищать от дождя	
7	ЦЕНТР ТЯЖЕСТИ		Указывает центр тяжести упаковки	По возможности, «центр тяжести» должен указываться на всех шести сторонах, но, по меньшей мере, на четырех боковых стенках, таким образом отмечая действительное положение центра тяжести
8	НЕ КАТАТЬ		Упаковку нельзя катать	
9	НЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ РУЧНЫХ ТЕЛЕЖЕК		При погрузке-выгрузке ручные тележки не должны использоваться с этой стороны	
10	ВИЛЫ НЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ		Упаковки не погрузать и не разгружать с помощью вилочных автопогрузчиков	
11	БРАТЬ ЗАХВАТАМИ ШТАБЕЛЕРА, КАК УКАЗАНО		Захваты штабелера должны располагаться на указанных сторонах	Символ должен располагаться на двух противоположных сторонах упаковки, чтобы оператор штабелера мог его увидеть при

№	Инструкция/ Информация	Символ	Значение	Особые инструкции
				приближении для выполнения операции. Символ не должен наноситься на стороны упаковки, предназначенные для захвата
12	НЕ БРАТЬ ЗАХВАТАМИ ШТАБЕЛЕРА, КАК УКАЗАНО		На указанных сторонах упаковки захваты штабелера не должны применяться	
13	ШТАБЕЛИРОВАНИЕ ОГРАНИЧЕНО ПО МАССЕ		Указывает максимальную разрешенную нагрузку при штабелировании	
14	ШТАБЕЛИРОВАНИЕ ОГРАНИЧЕНО ПО ЯРУСАМ		Максимальное число одинаковых упаковок, которое можно уложить в штабель сверху, ограничено числом «n»	
15	НЕ ШТАБЕЛИРОВАТЬ		Штабелирование упаковки не разрешается, и сверху ничего не должно размещаться	
16	МЕСТО СТРОПОВКИ		Размещать стропы для подъема, как указано	Должен указываться по меньшей мере на двух противоположных сторонах упаковки
				

№	Инструкция/ Информация	Символ	Значение	Особые инструкции
17	ПРЕДЕЛЫ ТЕМПЕРАТУРЫ		Указывает диа- пазон темпера- тур, в пределах которого упа- ковка должна храниться и об- рабатываться	

## Добавление 2. Коэффициенты трения

При контакте различных материалов действуют различные коэффициенты трения. В таблице ниже представлены рекомендуемые значения коэффициентов трения. Эти значения действительны при условии, что обе контактные поверхности очищены и на них отсутствуют какие-либо загрязнения. Значения действительны для статического трения. В случае непосредственного крепления найтовыми, когда груз немного смещается, прежде чем при удлинении найтовов будет достигнуто желаемое удерживающее усилие, применяются значения динамического трения, которые должны приниматься как 75% статического трения.

Комбинация материалов в поверхности контакта	Сухое состояние	Влажное состояние
<b>ПИЛОМАТЕРИАЛЫ/ДЕРЕВЯННЫЙ ПОДДОН</b>		
Пиломатериалы/деревянный поддон и ламинаты на тканевой основе/фанера	0,45	0,45
Пиломатериалы/деревянный поддон и рифленый алюминий	0,4	0,4
Пиломатериалы/деревянный поддон и листовая нержавеющая сталь	0,3	0,3
Пиломатериалы/деревянный поддон и усадочная пленка	0,3	0,3
<b>СТРОГАНАЯ ДРЕВЕСИНА</b>		
Строганая древесина и ламинаты на тканевой основе/фанера	0,3	0,3
Строганая древесина и рифленый алюминий	0,25	0,25
Строганая древесина и усадочная пленка	0,2	0,2
<b>ПОДДОНЫ ИЗ ПЛАСТИКА</b>		
Поддоны из пластика и ламинаты на тканевой основе/фанера	0,2	0,2
Поддоны из пластика и рифленый алюминий	0,15	0,15
Поддоны из пластика и усадочная пленка	0,15	0,15
<b>КАРТОН (НЕОБРАБОТАННЫЙ)</b>		
Картон и картон	0,5	-
Картон и деревянный поддон	0,5	-
<b>МЯГКИЕ КОНТЕЙНЕРЫ</b>		
Мягкий контейнер и деревянный поддон	0,4	-
<b>СТАЛЬ И ЛИСТОВОЙ МЕТАЛЛ</b>		
Неокрашенный металл с неровной поверхностью и неокрашенный необработанный металл	0,4	-

Комбинация материалов в поверхности контакта	Сухое состояние	Влажное состояние
Окрашенный металл с неровной поверхностью и окрашенный необработанный металл	0,3	-
Окрашенный металл с ровной поверхностью и окрашенный металл гладкий	0,2	-
Металл с ровной поверхностью и металл с ровной поверхностью	0,2	
<b>ОБРЕШЕТКИ ИЗ СТАЛИ</b>		
Обрешетки из стали и ламинаты на тканевой основе/фанера	0,45	0,45
Обрешетки из стали и рифленый алюминий	0,3	0,3
Обрешетки из стали и листовая нержавеющая сталь	0,2	0,2
<b>БЕТОН</b>		
Бетон с шероховатой поверхностью и пиленный лес	0,7	0,7
Бетон с гладкой поверхностью и пиленный лес	0,55	0,55
<b>ПРОТИВОСКОЛЬЗЯЩИЙ МАТЕРИАЛ</b>		
Резина и другие материалы, контактные поверхности чистые	0,6	0,6
Материалы, иные чем резина, и другие материалы	как сертифицированы или испытаны в соответствии с добавлением 3	

Коэффициенты трения ( $\mu$ ) должны применяться к фактическим условиям перевозки. Если в таблице выше не указано сочетание контактных поверхностей или если значение коэффициента трения нельзя проверить иным способом, должна использоваться максимальная допустимая величина коэффициента трения 0,3. Если контактные поверхности не являются чистыми, должна использоваться максимальная допустимая величина коэффициента трения 0,3 или, если эта величина ниже, величина, указанная в таблице. Если на контактных поверхностях присутствует иней, лед и снег, должно использоваться значение коэффициента статического трения, равное 0,2, если в таблице не указано более низкое значение. Для загрязненных маслом или смазочными материалами поверхностей или если использовались прокладочные листы, применяется коэффициент трения, равный 0,1.

### Добавление 3. Практические методы для определения коэффициента трения $\mu$

Для определения значения коэффициента трения  $\mu$  приводятся два альтернативных способа. Практическим подходом для допущения о применимом коэффициенте трения является испытание наклонением, которое может быть выполнено любой из сторон, участвующих в укладке груза в ГТЭ. Альтернативным методом для точного определения коэффициента трения является испытание волочением, для которого, однако, требуется лабораторное оборудование.

#### 1 Испытание наклонением

Коэффициент  $\mu$  указывает, насколько легко груз будет скользить, если наклонить грузовую платформу. Способ определения  $\mu$  заключается в том, чтобы наклонить грузовую платформу, на которой перевозится конкретный груз, и измерить угол ( $\alpha$ ), при котором груз начинает скользить. Так можно получить коэффициент трения  $\mu = 0,925 \cdot \tan \alpha$ . Должно быть проведено пять испытаний в практических и приближенных к реальным условиям, самые высокие и низкие значения отбрасываются, и для определения коэффициента трения используется среднее значение остальных трех.

#### 2 Испытание волочением

##### 2.1 Испытательный стенд состоит из следующих компонентов:

- горизонтальный настил с поверхностью, представляющей грузовую платформу
- устройство для испытаний на растяжение
- соединительное устройство между испытательным оборудованием и нижней поверхностью упаковки
- система оценки на основе компьютера.

Устройство для испытаний на растяжение должно соответствовать стандарту ИСО 7500-1.

##### 2.2 Условия испытания должны соответствовать действительным условиям; контактные поверхности должны быть чистыми, и на них не должно быть загрязнений. Испытания должны проводиться при атмосферных условиях 5 в соответствии со стандартом ИСО 2233:2001 при температуре + 20°C и относительной влажности 65%.

##### 2.3 Скорость волочения должна быть 100 мм /мин, частота замеров – по меньшей мере 50 Гц.

##### 2.4 Измерение тянущего усилия и пути перемещения проводится одним и тем же объектом испытания в одной и той же конфигурации при длине перемещения 50 – 85 мм в каждом случае. Должно быть выполнено по меньшей мере три отдельных перемещения с промежуточным снижением нагрузки по меньшей мере на 30% на одно измерение (см. также рисунок 7.56).

##### 2.5 Серия испытаний состоит из трех измерений для каждого из трех перемещений. При каждом измерении необходимо заменять испытуемый объект и/или противоскользящий материал, чтобы исключить какое-либо влияние износа материала на результат измерения.

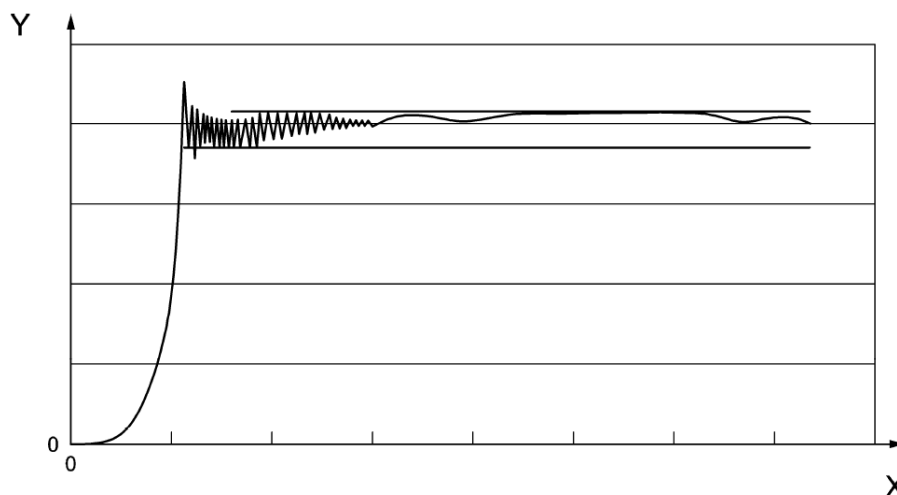


Рисунок 7.56

Обозначения: Y – тянущее усилие X – направление перемещения

- 2.6 Коэффициент трения  $\mu$  должен определяться в соответствии с приведенным ниже равенством с учетом трех средних значений каждого из трех измерений:

$$\mu = (\text{тянущее усилие} \cdot 0,95) / (\text{вес} \cdot 0,925)$$

- 2.7 Для наиболее реалистичного определения сил и коэффициентов трения необходимо выполнить ряд измерений, каждое с различными объектами испытаний для грузовой площадки, противоскользящего мата и устройства восприятия нагрузки или нагрузки.
- 2.8 Если условия измерений отличаются от указанного выше, условия испытаний должны быть отражены в протоколе испытания.



#### Добавление 4. Конкретные правила расчета укладки и крепления

##### 1 Восприятие нагрузки поперечными брусьями

Достижимое усилие  $F$ , которое может выдержать обрешетник из брусьев, может быть определено при помощи формулы (см. также рисунок 7.57):

$$F = n \cdot \frac{w^2 \cdot h}{28 \cdot L} \text{ [кН]}$$

$n$  = число брусьев

$w$  = толщина брусьев [см]

$h$  = высота брусьев [см]

$L$  = свободный пролет брусьев [м]

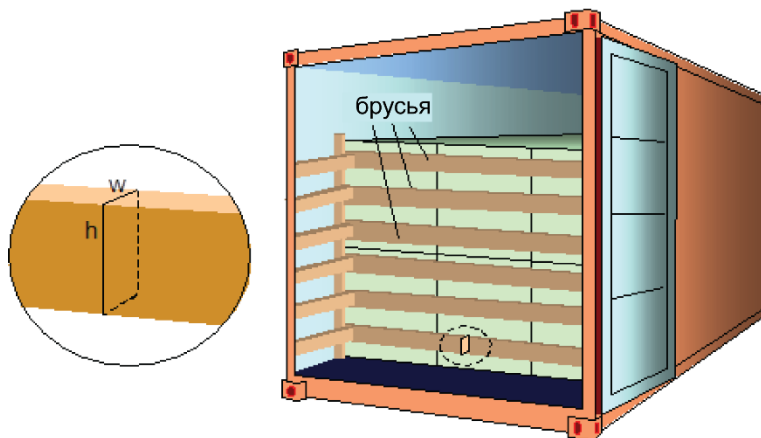


Рисунок 7.57. Поперечные брусья в грузовом контейнере

##### Пример

Построен обрешетник из шести брусьев. Свободный пролет брусьев составляет  $L = 2,2$  м, поперечное сечение  $w = 5$  см,  $h = 10$  см. Достижимое усилие удержания составляет:

$$F = n \cdot \frac{w^2 \cdot h}{28 \cdot L} = 6 \cdot \frac{5^2 \cdot 10}{28 \cdot 2,2} = 24 \text{ кН}$$

Это усилие в 24 кН достаточно для удержания массы груза ( $m$ ) в 7,5 т, который подвергается воздействию ускорений в морском районе С с продольным ускорением ( $c_x$ ) 0,4 g и вертикальным ускорением ( $c_z$ ) 0,8 g. Контейнер размещен в продольном направлении. При коэффициенте трения между грузом и полом контейнера  $\mu = 0,4$  следующий расчет показывает:

$$\begin{aligned} c_x \cdot m \cdot g &< \mu \cdot m \cdot (1 - c_z) \cdot g + F \text{ [кН]} \\ 0,4 \cdot 7,5 \cdot 9,81 &< 0,4 \cdot 7,5 \cdot 0,2 \cdot 9,81 + 24 \text{ [кН]} \\ 29 &< 6 + 24 \text{ [кН]} \end{aligned}$$

2 Распределение сосредоточенной нагрузки в грузовом контейнере общего назначения или на погрузочном поддоне

Устройства по распределению сосредоточенных нагрузок в грузовых контейнерах общего назначения и на погрузочных поддонах должны разрабатываться по консультации с оператором ГТЕ.

3 Положение центра тяжести груза в продольном направлении

Положение центра тяжести груза в продольном направлении должно использоваться в связи с правилами распределения нагрузки и диаграммами конкретных ГТЕ<sup>7</sup>. Положение центра тяжести груза в продольном направлении в пределах длины внутреннего пространства загруженной ГТЕ определяется расстоянием  $d$  от лобовой стенки, определяемым по формуле (см. также рисунок 7.58):

$$d = \frac{\sum (m_n \cdot d_n)}{\sum m_n}$$

$d$  = расстояние общего центра тяжести груза от передней границы грузовой площадки [м]

$m_n$  = масса отдельных упаковок или транспортного пакета [т]

$d_n$  = расстояние центра тяжести массы  $m_n$  от передней границы грузовой площадки [м]

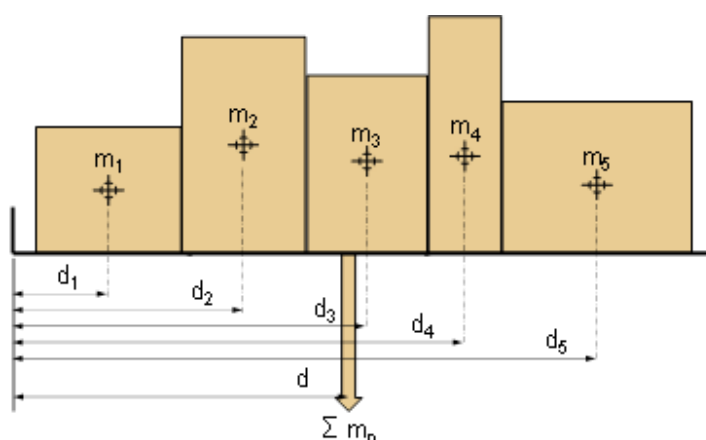


Рисунок 7.58. Определение положения центра тяжести в продольном направлении

<sup>7</sup> Примеры диаграмм распределения нагрузки для транспортных средств приведены в разделе 3.1 настоящего приложения, примеры диаграмм распределения нагрузки для контейнеров, трейлеров и железнодорожных вагонов приведены в информационном материале IM6 ([www.unece.org/trans/wp24/guidelinespackingctus/intro.html](http://www.unece.org/trans/wp24/guidelinespackingctus/intro.html)).

### Пример

В 20-футовый контейнер уложены пять групп грузовых пакетов следующим образом:

	$m_n$ [Т]	$d_n$ [М]	$m_n \cdot d_n$ [Т·М]
1	3,5	0,7	2,45
2	4,2	1,4	5,88
3	3,7	3,0	11,10
4	2,2	3,8	8,36
5	4,9	5,1	24,99
$\Sigma m_n = 18,5$		$\Sigma(m_n \cdot d_n) = 52,78$	

$$d = \frac{\Sigma(m_n \cdot d_n)}{\Sigma m_n} = \frac{52,78}{18,5} = 2,85 \text{ м}$$

## 4 Крепление груза при помощи пневмооболочек

### 4.1 Введение

4.1.1 Ускорения в различных направлениях при перевозке могут вызвать смещение груза, либо скольжение, либо опрокидывание. Для предотвращения такого смещения в качестве средств блокировки могут применяться пневмооболочки, или воздушные мешки.

4.1.2 Размер и прочность пневмооболочек зависит от веса груза таким образом, чтобы допустимое удерживающее усилие пневмооболочки без риска разрыва превышало то усилие, которое требуется для удержания груза:

$$F_{\text{пневмооболочки}} \geq F_{\text{груза}}$$

### 4.2 Сила, действующая на пневмооболочку со стороны груза ( $F_{\text{груза}}$ )

4.2.1 Максимальное усилие, с которым жесткий груз может воздействовать на пневмооболочку, зависит от массы, размера груза и трения между грузом и опорной поверхностью, а также ускорений по направлениям в соответствии с формулами ниже:

Скольжение:	Опрокидывание:
$F_{\text{груза}} = m \cdot g \cdot (C_{x,y} - \mu \cdot 0,75 \cdot C_z)$ [кН]	$F_{\text{груза}} = m \cdot g \cdot (C_{x,y} - b_p/h_p \cdot C_z)$ [кН]
$F_{\text{груза}}$ = сила, действующая на пневмооболочку со стороны груза [Т]	
$m$ = масса груза [Т]	
$C_{x,y}$ = горизонтальное ускорение, выраженное в единицах $g$ , действующее на боковые части груза либо в продольном направлении в обе стороны	
$C_z$ = вертикальное ускорение, действующее на груз, выраженное в единицах $g$	
$\mu$ = коэффициент трения для площади контакта груза с площадкой, либо для контакта между различными упаковками	
$b_p$ = ширина упаковки при опрокидывании вбок или, в качестве альтернативы, длина груза при опрокидывании вперед или назад	
$h_p$ = высота упаковки [М]	

- 4.2.2 Нагрузка, действующая на пневмооболочку, определяется смещением (скольжение или опрокидывание) и видом транспорта, который обуславливает наибольшие усилия на пневмооболочку со стороны груза.
- 4.2.3 В вышеприведенных формулах должна использоваться только масса груза, которая фактически действует на пневмооболочку. Если пневмооболочка используется для предотвращения смещения вперед, например, при торможении, в формулах должна использоваться величина массы груза, находящегося позади пневмооболочки.
- 4.2.4 Если, с другой стороны, пневмооболочка используется для предотвращения смещения в сторону, должна использоваться наибольшая общая масса груза, расположенного вправо или влево от пневмооболочки, т.е. масса  $m_1$  или  $m_2$  (см. рисунок 7.59).

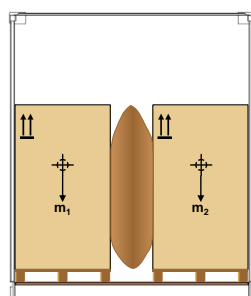


Рисунок 7.59. Упаковки одинаковой высоты

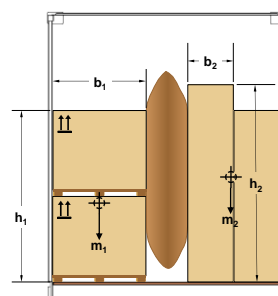


Рисунок 7.60. Упаковки разной высоты

- 4.2.5 С целью обеспечения некоторого запаса безопасности при расчетах должно использоваться наименьшее значение коэффициента трения из значений, либо для случая нижнего яруса груза с грузовой площадкой, либо для случая трения между ярусами груза.
- 4.2.6 Если упаковки по обе стороны пневмооболочки имеют различную форму, при опрокидывании выбирается наименьшее соотношение между шириной груза и высотой штабеля груза  $b_p / h_p$ .
- 4.2.7 Однако в обоих случаях должна использоваться общая масса груза, расположенного на одной стороне от пневмооболочки, т. е. масса  $m_1$  или  $m_2$  на рисунке 7.60.

#### 4.3 Допустимая нагрузка на пневмооболочку ( $F_{по}$ )

- 4.3.1 Усилие, которое может быть воспринято пневмооболочкой, зависит от той ее площади, на которую приходится опирание груза, и максимального допустимого рабочего давления. Такое усилие для пневмооболочки рассчитывается следующим образом:

$$F_{по} = A \cdot 10 \cdot g \cdot P_B \cdot SF \text{ [кН]}$$

$F_{по}$  = усилие, которое может быть воспринято пневмооболочкой без превышения максимального допустимого рабочего давления (кН)

$P_B$  = давление разрыва пневмооболочки [бар]

$A$  = площадь контакта между пневмооболочкой и грузом [ $m^2$ ]

$SF$  = коэффициент безопасности

0,75 для пневмооболочек разового использования

0,5 для пневмооболочек многоразового использования

#### 4.4 Площадь контакта (A)

- 4.4.1 Площадь контакта между пневмооболочкой и грузом зависит от размера пневмооболочки до ее надувания и размера зазора между предметами груза, который она должна заполнить. Приблизительное значение площади можно получить из следующей формулы:

$$A = (b_{по} - \pi \cdot d/2) \cdot (h_{по} - \pi \cdot d/2)$$

$b_{по}$  = ширина пневмооболочки [м]  
 $h_{по}$  = высота пневмооболочки [м]  
 $A$  = площадь контакта между пневмооболочкой и грузом [м<sup>2</sup>]  
 $d$  = зазор между упаковками [м]  
 $\pi$  = 3,14

#### 4.5 Давление в пневмооболочке

- 4.5.1 При использовании пневмооболочка надувается с небольшим избыточным давлением. Если это давление слишком низкое, существует опасность того, что пневмооболочка ослабнет при повышении внешнего давления либо при падении температуры воздуха. И наоборот, если давление при надувании слишком высоко, существует риск разрыва пневмооболочки или повреждения груза при понижении давления или при повышении температуры воздуха.
- 4.5.2 Давление разрыва пневмооболочки ( $P_B$ ) зависит от ее качества и размера и размера зазора между предметами груза, который она должна заполнить. Никогда нельзя допускать, чтобы давление, оказываемое на пневмооболочку в результате усилий от груза, приближалось к давлению разрыва пневмооболочки, из-за опасности ее разрушения. Поэтому должен вводиться коэффициент безопасности и должна выбираться, если это необходимо, пневмооболочка с большей величиной давления разрыва.

**Добавление 5. Практическое испытание наклоном для проверки эффективности устройств крепления груза**

- 1 Эффективность устройства крепления можно испытать при помощи практического испытания наклоном в соответствии со следующим описанием.
- 2 Груз (или, как вариант, часть груза) помещается на платформу автодорожного транспортного средства или подобное устройство и закрепляется тем способом, который предстоит испытать.
- 3 Для получения в устройстве крепления при испытании наклоном тех же нагрузок, что и при расчетах, устройство крепления должно испытываться путем постепенного наклона платформы на угол  $\alpha$  в соответствии с диаграммой ниже.
- 4 Угол наклона, который должен использоваться при испытании, – это функция горизонтального ускорения  $c_{x,y}$  для выбранного направления (вперед, вбок или назад) и вертикального ускорения  $c_z$ .
  - a) Для испытания эффективности устройства крепления в поперечном направлении должна использоваться наибольшая величина следующих испытательных углов:
    - угол, определяемый коэффициентом трения  $\mu$  (для эффекта скольжения), или
    - угол, определяемый соотношением  $\frac{B}{n \cdot H}$  (для эффекта наклона).
  - b) Для испытания эффективности устройства крепления в продольном направлении должна использоваться наибольшая величина следующих испытательных углов:
    - угол, определяемый коэффициентом трения  $\mu$  (для эффекта скольжения), или
    - угол, определяемый соотношением  $\frac{L}{H}$  (для эффекта наклона).
- 5 Должен использоваться наименьший коэффициент трения из случаев трения между грузом и платформой или между упаковками груза, если предполагается их размещение одна поверх другой. Определение  $H$ ,  $B$ ,  $L$  и  $n$  соответствует изображению на рисунках 7.61 и 7.62.

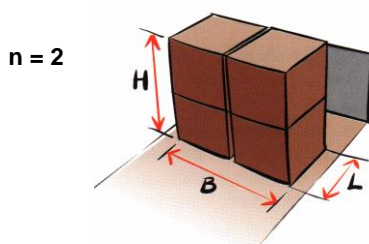


Рисунок 7.61

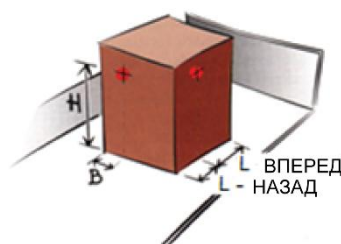


Рисунок 7.62

Упаковка или ее часть с центром тяжести, близким к его геометрическому центру ( $L/2$ ,  $B/2$ ,  $H/2$ ).

Число ярусов груза,  $n$ , выше показано как 2.  $L$  – это всегда длина одной секции, в том числе если несколько секций расположено друг за другом.

Упаковка с центром тяжести, удаленным от его геометрического центра.

Требуемый испытательный угол  $\alpha$  является функцией  $c_{x,y}$  (0,8 g, 0,7 g и 0,5 g), а также  $\mu$ ,  $\frac{B}{n \cdot H}$  и  $\frac{L}{H}$  при  $c_z$ , равном 1,0 g, заимствуется из диаграммы, приведенной на рисунке 7.63, или из таблицы ниже.

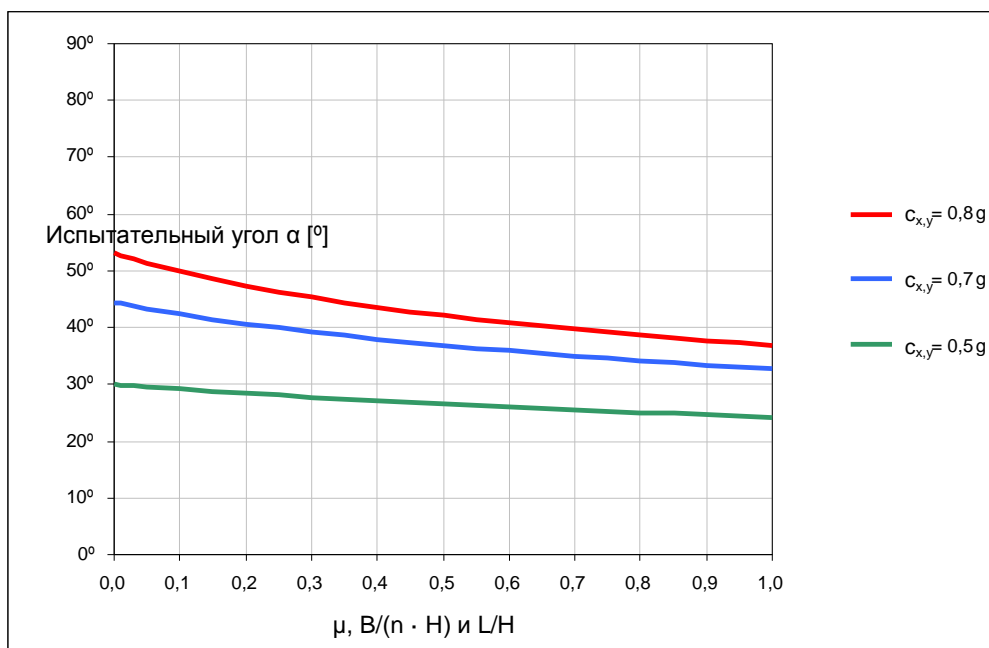


Рисунок 7.63

#### Пример

Если  $\mu$  и  $\frac{B}{n \cdot H}$  равно 0,3 при действующих в поперечном направлении ускорениях при перевозке в морском районе В ( $c_y = 0,7 \text{ g}$ ), устройство крепления груза должно выдерживать наклон приблизительно на  $39^\circ$  в соответствии с диаграммой.

В таблице ниже наклон  $\alpha$  рассчитывается для различных значений коэффициента  $\gamma$  для различных горизонтальных ускорений ( $c_{x,y} = 0,8 \text{ g}$ ,  $0,7 \text{ g}$  и  $0,5 \text{ g}$  и  $c_z = 1,0 \text{ g}$ ).

Коэффициент  $\gamma$  определяется следующим образом:

$\mu$ ,  $B/(n \cdot H)$  и  $L/H$ , как требуется в разделе 4 настоящего добавления.

коэф- фициент $\gamma$	ah	0,8 g	0,7 g	0,5 g
Требуемый испытательный угол $\alpha$ , в градусах				
0,00		53,1	44,4	30,0
0,05		51,4	3,3	29,6
0,10		49,9	42,4	29,2
0,15		48,5	41,5	28,8
0,20		47,3	40,7	28,4
0,25		46,3	39,9	28,1
0,30		45,3	39,2	27,7
0,35		44,4	38,6	27,4
0,40		43,6	38,0	27,1
0,45		42,8	37,4	26,8
0,50		42,1	36,9	26,6
0,55		41,5	36,4	26,3
0,60		40,8	35,9	26,0
0,65		40,2	35,4	25,8
0,70		39,7	35,0	25,6
0,75		39,2	34,6	25,3
0,80		38,7	34,2	25,1
0,85		38,2	33,8	24,9
0,90		37,7	33,4	24,7
0,95		37,3	33,1	24,5
1,00		36,9	32,8	24,3

- 6 Считается, что устройство крепления соответствует требованиям в том случае, если груз сохраняет свое положение с незначительным смещением при наклоне на предписанный угол  $\alpha$ .
- 7 Метод испытаний подвергает устройство крепления действию напряжений, и необходимо соблюдать осторожность с тем, чтобы предотвратить падение груза с платформы во время испытания. Если испытанию подвергаются большие массы, необходимо также принять меры по предотвращению опрокидывания всей платформы.



Рисунок 7.64



Рисунок 7.65

- 8 На рисунках 7.64 и 7.65 показаны испытания для подтверждения достаточности устройств крепления крупной упаковки при действии усилий вследствие ускорения в продольном и поперечном направлениях.



**Приложение 8. Доступ к верхней части танков и грузов, перевозимых навалом, при работе на высоте**

**1 Оценка риска**

Прежде чем выполнять доступ к верхней части танков и перевозимого навалом груза, руководство предприятия по укладке груза и разгрузке и транспортные компании должны провести тщательную оценку риска такой практики. Такие оценки должны включать следующее.

**1.1 Компетентность операторов**

Операторы должны быть в состоянии выполнять свои обязанности, должны успешно пройти все этапы подготовки, необходимой для выполнения законодательных требований и требований предприятия, особенно в том, что касается работы с опасными грузами.

**1.2 Инструкции на месте**

Перевозчики должны получить инструкции о том, как получить доступ на участок, а водители по прибытии должны быть проинструктированы в отношении процедур безопасности. Руководство должно стремиться к тому, чтобы обеспечить широкое понимание вопросов безопасности, и подчеркивать необходимость их соблюдения, особенно во время погрузки и разгрузки товаров. Руководство должно обеспечить, чтобы операции по погрузке/разгрузке проводились под наблюдением.

**1.3 Работа на высоте**

Должны быть обеспечены безопасные условия при работе на высоте, как описано в разделе 3 настоящего приложения.

**1.4 Качество продукта**

Предпочтительным является вариант, при котором продукт принимается на основании свидетельства об анализе. Отбора проб из ГТЕ следует избегать. Если отбор проб является абсолютно необходимым, руководство должно обеспечить, чтобы отбор выполнялся квалифицированным персоналом предприятия или назначенными сюрвейерами, при этом должны приниматься адекватные меры предосторожности.

**1.5 Готовность к аварийной ситуации**

На участках погрузки и разгрузки должно иметься необходимое оборудование безопасности, например, огнетушитель(и), средство для промывания глаз, дезинфицирующий душ, средства оказания первой помощи, пути эвакуации, аварийный стоп, средства обеззараживания и абсорбирующие материалы.

**1.6 Сообщения о потенциально опасных ситуациях и инцидентах**

Должна существовать процедура по сообщениям обо всех потенциально опасных ситуациях, инцидентах, проблемах при погрузке/выгрузке и небезопасных ситуациях или состояниях, включая последующие действия. Должна быть

предусмотрена система обмена информацией между всеми участвующими сторонами по важным потенциально опасным ситуациям, инцидентам или небезопасным ситуациям.

## 2 Лестницы ГТЕ

- 2.1 В ГТЕ, используемых для перевозки навалочных грузов, часто требуется доступ к их верхней части, с тем чтобы получить доступ внутрь, открыть и закрыть погрузочные люки или провести отбор пробы груза. В таких транспортных единицах, как правило, имеются определенные встроенные средства доступа, например, лестницы или опоры для пальцев, но они предназначены в основном для аварийных целей, а не для обычного использования. Поэтому их использование может быть стеснено вследствие неравномерно расположенных ступеней и/или большого расстояния между ступенями лестницы.



Рисунок 8.1. Лестница на полную высоту каркаса



Рисунок 8.2. Лестница на частичную высоту каркаса



Рисунок 8.3. Автоцистерна

- 2.2 На танк-контейнерах, съемных кузовах и автоцистернах, как правило, имеются лестницы, встроенные в каркас в торцевой части, некоторые из них представляют собой готовые к использованию лестницы (см. рисунок 8.3), тогда как другие больше напоминают спортивный снаряд для передвижения по перекладинам (см. рисунки 8.1 и 8.2).

- 2.3 В идеальном случае, встроенная лестница должна иметь две продольные опоры, ее ступени должны быть шириной по меньшей мере 300 мм, иметь поверхность с высоким трением и быть равномерно разнесены на расстояние около 300 мм. На рисунках выше представлены удовлетворительные и менее подходящие варианты.



Рисунок 8.4. Ступени на контейнере для навалочных грузов

- 2.4 Конструкция танк-контейнеров, съемных кузовов и автоцистерн, как правило, такова, что при доступе к их верхней части есть возможность поставить ногу. Доступ к верхней части навалочных ГТЕ обычно значительно менее удобен, часто для него предусмотрены только несколько опор, прикрепленных к дверям (см. рисунок 8.4). На этом примере видны пять опор, верхняя и нижняя ступени весьма узки, и расстояние между ступенями варьируется от 480 до 640 мм. Операторам, выполняющим подъем на крышу и спуск с нее, эти ступени могут показаться неудобными.



Рисунок 8.5. Предупреждающий знак сверху

- 2.5 Если необходим регулярный доступ к верхней части ГТЕ, на ГТЕ рядом со средствами доступа будет иметься предупреждающая наклейка. Наклейка предупреждает об опасности сверху в целом и о присутствии силовых кабелей в частности (см. рисунок 8.5). При принятии решения о том, выполнять ли доступ к верхней части ГТЕ, операторы должны осознавать все потенциальные опасности непосредственно над головой и в непосредственной близости от ГТЕ. Это предупреждение особенно важно при операциях в железнодорожных перевалочных депо, но может быть актуальным и при других операциях погрузки/разгрузки.
- 2.6 Поскольку при подъеме на верхнюю часть ГТЕ существует опасность соскальзывания и падения, встроенная лестница должна использоваться только в целях аварийного доступа. Эксплуатационный доступ к верхней части танк-контейнеров должен осуществляться при помощи подходящей передвижной лестницы или площадки лесов.
- 2.7 При погрузке танка или ГТЕ для насыпных грузов на шасси низ лестницы может находиться на высоте не менее 1600 мм от земли, а верх ГТЕ – не менее 4,3 м. Кроме того, на некоторых шасси, вследствие их конструкции, ГТЕ будет слегка наклонена и ее фронтальная часть окажется приподнятой, поэтому лестница окажется отклоненной назад, к оператору.
- 2.8 Ступени/опоры, как правило, изготовлены из стали или алюминия и в холодную и сырую погоды могут быть скользкими. На такой лестнице оператор может легко оступиться.
- 2.9 При переходе с лестницы на мостки на крыше ГТЕ у оператора недостаточно опор, за которые можно ухватиться рукой (см. рисунок 8.6), что делает такой маневр опасным. У оператора, поднимающегося на крышу танк-контейнера, как показано на рисунке 8.7, есть возможность ухватиться либо за кронштейн, которым крепятся мостки, либо за усиливающие пластины; ни то ни другое не являются идеальными опорами для рук. Спуск с крыши ГТЕ может быть еще более опасным, поскольку оператор, находясь в неудобном положении, будет пытаться нащупать ступени/опоры ногой, не видя их.



Рисунок 8.6. Поручень на грузовом контейнере



Рисунок 8.7. Переход

- 3 Безопасность при работе на высоте
- 3.1 Обычными правилами по технике безопасности предусмотрено, что каждый работодатель должен обеспечить, чтобы работа на высоте не проводилась, если существует практическая возможность безопасного выполнения работы в иных условиях, чем на высоте. Если работа выполняется на высоте, каждый работодатель должен принимать подходящие и достаточные меры к тому, чтобы

предотвратить, насколько это практически возможно, падение с высоты, при котором возможно получение травмы.

3.2 Такие меры должны включать следующее.

3.2.1 Обеспечить, чтобы работа выполнялась:

- из существующего места работы; или
- (если необходим доступ или выход) с использованием существующих средств, которые соответствуют руководству и тем правилам, в соответствии с которыми практически возможно выполнить работу безопасным образом и при соответствующих эргономических условиях; и
- если практически невозможно выполнить работу в соответствии с предыдущим пунктом, должно быть предоставлено достаточное оборудование для работы с тем, чтобы, по возможности, предотвратить вероятность падения.

3.2.2 Если принятые меры не исключают опасности падения, каждый работодатель должен, насколько это практически возможно, предоставить достаточное снаряжение для работы с тем, чтобы свести к минимуму:

- расстояние падения и его последствия; или
- если практически невозможно свести к минимуму расстояние, – свести к минимуму последствия падения; и
- без ущерба для общих положений раздела 3.2, предоставить такую дополнительную подготовку и инструкции или принять такие подходящие и достаточные дополнительные меры, чтобы предотвратить, насколько это практически возможно, падение любого человека с такой высоты, при которой возможно получение травмы.

3.3 В целом правила можно интерпретировать таким образом, что работы на высоте следует избегать, когда это возможно, но если это невозможно, должны быть приняты все возможные меры безопасности посредством предоставления средств и оборудования для сведения к минимуму опасности получения травмы (см. рисунок 8.8).



Рисунок 8.8. Иерархия правил

## 4 Доступ и оборудование безопасности

- 4.1 Если регулярно требуется доступ к верхней части ГТЕ, должны рассматриваться альтернативные способы доступа. Некоторые операторы предоставляют более надежные лестницы для доступа, установленные на трейлерах, как показано на рисунке 8.9. При таком типе лестницы выполняются рекомендации относительно размера ступеней, их можно регулировать таким образом, чтобы самая нижняя ступень находилась непосредственно над землей. Однако на лестнице и на рабочей платформе нет ограждений, поэтому оператору все равно угрожает опасность падения. В качестве альтернативы, может использоваться передвижная лестница, аналогичная той, что показана на рисунке 8.10, она может быть установлена рядом с ГТЕ, и оператор может перейти по ней без риска.



Рисунок 8.9. Установленная на трейлере лестница для доступа



Рисунок 8.10. Передвижная лестница для доступа

- 4.2 Если регулярно требуется доступ к верхней части ГТЕ, она должна устанавливаться на участке рядом со стационарной площадкой лесов (см. рисунок 8.11). Когда ГТЕ установлена рядом с площадкой лесов, оператор может опустить снабженный противовесом поручень/барьер для обеспечения дополнительной безопасности при работе на крыше ГТЕ.



Рисунок 8.11. Площадка лесов

- 4.3 Если ГТЕ установлена на шасси, оператор не должен делать попыток доступа к верхней части ГТЕ до тех пор, пока не будет разъединен или остановлен седельный тягач с тем, чтобы предотвратить случайное смещение ГТЕ.

- 4.4 Наилучшим снаряжением безопасности для персонала является, возможно, страховочная система. Операторы должны пользоваться одобренным страховочным ремнем, который должен быть прикреплен к подвесному кабелю. На рисунке 8.12 показаны несколько стоек в форме буквы «Т», расположенные в районе, где оператор будет работать на крыше контейнера. На подвесных кабелях имеются балансированные стопорные барабаны, к которым оператор пристегивает страховочный ремень.



Рисунок 8.12. Стойки страховочной системы

- 4.5 На верхней части ГТЕ не должно находиться слишком много людей. Мостки для прохода ограничены по размеру и прочности. Поэтому при нахождении на крыше ГТЕ большого количества людей перемещение может стать опасным.

## Приложение 9. Фумигация

### 1 Общие положения

- 1.1 Фумигация – это способ борьбы с вредителями, при котором все пространство заполняется газообразными пестицидами – или фумигантами – с тем, чтобы оказывать удушающее или отравляющее воздействие на находящихся внутри вредителей. Его применяют для борьбы с вредителями в зданиях (фумигация конструкций), в почве, в зерне и продуктах, а также фумигация применяется при обработке грузов, которые подлежат импорту или экспорту, для предотвращения переноса экзотических организмов. Этот способ также оказывает воздействие на саму конструкцию и уничтожает вредителей, населяющих физическую конструкцию, таких как древоточцы и древесные термиты (*Cryptotermes primus*).
- 1.2 Пиломатериалы, используемые в качестве подкладочных, могут обрабатываться фумигантом в соответствии с требованиям International Standards for Phytosanitary Measures, No. 15 (ISPM 15)<sup>7</sup>. Некоторые грузоотправители ошибочно полагают, что этого можно достичь, бросив в ГТЕ фумигационную бомбу непосредственно перед закрытием дверей ГТЕ. Это, однако, не разрешается стандартом ISPM 15, и при этом не достигается требуемый уровень обработки.
- 1.3 На подвергшиеся фумигации ГТЕ, в которых не содержится других опасных грузов, распространяются некоторые положения правил по опасным грузам, как те, что включены в настоящее приложение<sup>8</sup>.
- 1.4 Если помимо фумиганта в подвергшуюся фумигации ГТЕ укладываются опасные грузы, помимо положений настоящего приложения применяются любые положения правил по опасным грузам (включая информационные табло, маркировку и документацию).
- 1.5 Для перевозки подвергшегося фумигации груза должны использоваться только ГТЕ, которые могут быть закрыты таким образом, чтобы выход газа был сведен к минимуму.

### 2 Подготовка

Лица, занятые в обработке подвергшихся фумигации ГТЕ, должны получить подготовку в соответствии со своими обязанностями.

### 3 Маркировка и информационные табло

- 3.1 На подвергшейся фумигации ГТЕ должна иметься предупреждающая маркировка (см. рисунок 9.1), прикрепленная в каждой точке доступа в таком месте, где она будет легко заметна тем, кто открывает ГТЕ или входит внутрь. Эта маркировка должна оставаться на ГТЕ до выполнения следующих условий:

---

<sup>7</sup> Секретариат Международной конвенции по защите растений, Продовольственная и сельскохозяйственная организация Организации Объединенных Наций. Правила по древесным упаковочным материалам в международной торговле.

<sup>8</sup> См. также последнее издание «Рекомендаций ООН по перевозке опасных грузов. Типовые правила»: [www.unesc.org/trans/danger/publi/unrec/rev13/13nature\\_e.html](http://www.unesc.org/trans/danger/publi/unrec/rev13/13nature_e.html), или правила перевозки для отдельных видов транспорта, например МКМПОГ.



- подвергшаяся фумигации ГТЕ провентилирована с тем, чтобы удалить опасные концентрации газообразного фумиганта; и
- подвергшиеся фумигации грузы или материалы выгружены.

3.2 Предупреждающая о фумигации маркировка должна отвечать соответствующим правилам по опасным грузам. Ниже представлена предупреждающая о фумигации маркировка, приведенная в 18-м пересмотренном издании «Рекомендаций Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов. Типовые правила».

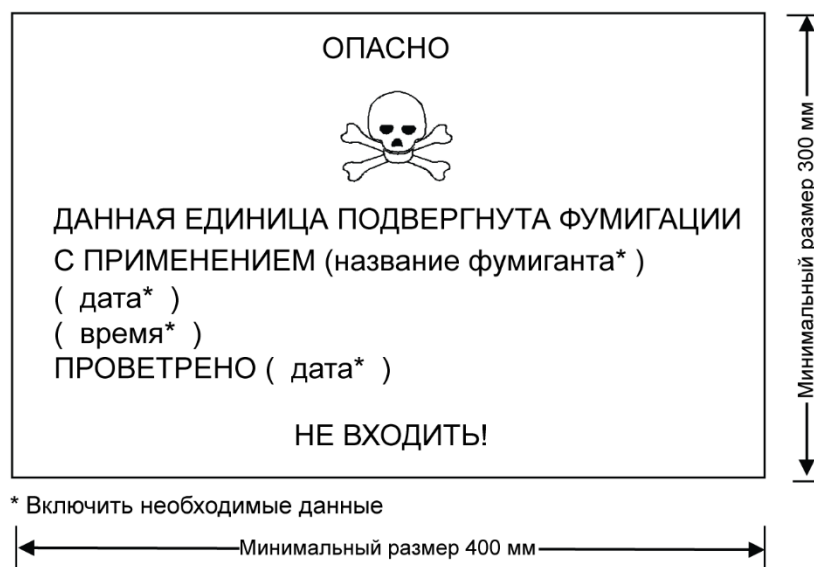


Рисунок 9.1. Маркировка, предупреждающая о фумигации

#### 4 Вентиляция

- 4.1 После завершения действия фумиганта в ГТЕ может быть проведена вентиляция до ее последующей перевозки, при необходимости, в другое место. После ния дверей, либо при помощи искусственной вентиляции на предупреждающей о фумигации маркировке должна быть отмечена дата вентиляции.
- 4.2 Даже после объявления о том, что ГТЕ провентилирована, необходимо соблюдать осторожность. Газ может содержаться в упаковках с грузом, через достаточно длительное время, через много дней он может выделяться, вследствие чего уровень содержания газа внутри грузовой транспортной единицы превысит безопасный уровень воздействия. Такой эффект с большей вероятностью возникает при перевозке злаков в мешках и картонных коробок, в которых много воздушного пространства. С другой стороны, газ и пакеты или таблетки фумиганта могут оказаться «запертыми» в дальнем конце ГТЕ, если в ней плотно уложен груз.
- 4.3 В действительности, если в ГТЕ перевозились опасные грузы или подвергшиеся фумигации грузы, она не должна считаться безопасной до тех пор, пока не будет проведена ее тщательная очистка и удалены любые остатки груза, газообразные и твердые. Грузополучатель таких грузов должен иметь возможность провести такую очистку безопасным образом.
- 4.4 После вентиляции подвергшейся фумигации ГТЕ и выгрузки из нее груза предупреждающую о фумигации маркировку необходимо снять.



**Приложение 10. Темы для рассмотрения в программе подготовки**

<b>Темы для включения в программу подготовки</b>	
1	<p>Последствия неправильной укладки и закрепления груза</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Причинение травм персоналу и нанесение ущерба окружающей среде</li> <li>• Повреждение всех транспортных средств и ГТЕ</li> <li>• Повреждение груза</li> <li>• Экономические последствия</li> </ul>
2	<p>Ответственность</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Различные стороны, участвующие в перевозке груза</li> <li>• Правовая ответственность</li> <li>• Ответственность «по доброй воле»</li> <li>• Обеспечение качества</li> </ul>
3	<p>Силы, воздействующие на груз при перевозке</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Автодорожная перевозка</li> <li>• Железнодорожная перевозка</li> <li>• Морская перевозка</li> </ul>
4	<p>Основные принципы укладки и крепления груза</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Предотвращение скольжения</li> <li>• Предотвращение опрокидывания</li> <li>• Влияние трения</li> <li>• Основные принципы крепления груза</li> <li>• Размеры устройств крепления при смешанных перевозках</li> </ul>
5	<p>ГТЕ – типы</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Грузовые контейнеры</li> <li>• Погрузочные поддоны</li> <li>• Съёмные кузова</li> <li>• Автодорожные транспортные средства</li> <li>• Железнодорожные вагоны</li> </ul>
6	<p>Важность правильного обращения с грузом и планирования</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Выбор транспортных средств</li> <li>• Выбор типа ГТЕ</li> <li>• Проверка ГТЕ до укладки груза</li> <li>• Распределение груза в ГТЕ</li> <li>• Требования получателя груза относительно укладки груза</li> <li>• Опасность конденсации в ГТЕ</li> <li>• Символы для обращения с грузом</li> </ul>

Темы для включения в программу подготовки	
7	<p>Различные методы укладки и крепления груза</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Найтовка</li> <li>• Блокировка и распорка</li> <li>• Увеличение трения</li> </ul>
8	<p>Безопасное обращение с упаковками</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Обработка вручную</li> <li>• Устройства механической обработки</li> <li>• Индивидуальное защитное снаряжение</li> </ul>
9	<p>Оборудование для крепления и защиты груза</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Стационарное оборудование в ГТЕ</li> <li>• Оборудование для крепления груза многоразового использования</li> <li>• Одноразовое оборудование</li> <li>• Проверка и отбраковка оборудования крепления</li> </ul>
10	<p>По завершении укладки</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Закрывание ГТЕ</li> <li>• Маркировка и информационные табло</li> <li>• Документация</li> <li>• Проверка массы брутто</li> </ul>
11	<p>Укладка и крепление пакетированного груза</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ящики</li> <li>• Грузы на поддонах</li> <li>• Тюки и связки</li> <li>• Мешки на поддонах</li> <li>• Мягкие контейнеры</li> <li>• Плиты и панели</li> <li>• Бочки</li> <li>• Трубы</li> <li>• Картонные коробки</li> </ul>
12	<p>Укладка и крепление непакетированного груза</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Различные типы упакованных грузов, уложенные вместе</li> <li>• Укладка вместе тяжелых и легких грузов</li> <li>• Укладка вместе жестких и нежестких грузов</li> <li>• Укладка вместе длинных и коротких грузов</li> <li>• Укладка вместе высоких и низких грузов</li> <li>• Укладка вместе жидких и сухих грузов</li> </ul>

Темы для включения в программу подготовки	
13	Укладка и крепление бумажных продуктов <ul style="list-style-type: none"><li>• Общее руководство по укладке и креплению бумажных продуктов</li><li>• Вертикальные рулоны</li><li>• Горизонтальные рулоны</li><li>• Листовая бумага на поддонах</li></ul>
14	Укладка и крепление груза, для которого требуются особые методы <ul style="list-style-type: none"><li>• Рулонная сталь</li><li>• Кабельные барабаны</li><li>• Рулоны проволоки</li><li>• Стальные плиты</li><li>• Стальные листы</li><li>• Трубы большого диаметра</li><li>• Каменные блоки</li><li>• Станки</li></ul>
15	Укладка и крепление опасных грузов <ul style="list-style-type: none"><li>• Правила перевозки опасных грузов</li><li>• Определения</li><li>• Правила укладки</li><li>• Укладка, разделение и крепление</li><li>• Знаки опасности и информационные табло</li><li>• Передача информации при перевозке опасных грузов</li><li>• Ответственность</li></ul>

\*\*\*



## ПРИЛОЖЕНИЕ 21

### ПРОЕКТ ПОПРАВКИ К ГЛАВЕ XI-1 КОНВЕНЦИИ СОЛАС

#### ГЛАВА XI-1 СПЕЦИАЛЬНЫЕ МЕРЫ ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ

- 1 Добавляется следующее новое правило 7:

##### **«Правило 7**

##### *Прибор для проверки состава атмосферы в закрытых помещениях*

На каждом судне, к которому применяется глава I, должен иметься подходящий переносной прибор или приборы для проверки состава атмосферы\*. Как минимум, таким прибором должно быть возможно измерить концентрации кислорода, воспламеняющихся газов или паров, сероводорода и оксида углерода до входа в закрытые помещения\*\*. Настоящее правило может быть выполнено при наличии приборов, имеющихся на судне согласно иным требованиям. Должны быть предусмотрены подходящие средства для калибровки всех таких приборов.

---

\* См. циркуляр MSC.1/Circ.1477 Guidelines to facilitate the selection of portable atmosphere testing instruments for enclosed spaces as required by SOLAS regulation XI-1/7.

\*\* См. Пересмотренные рекомендации о входе в закрытые помещения на судах, принятые Организацией резолюцией A.1050(27)».

\*\*\*



## **ПРИЛОЖЕНИЕ 22**

### **ПРОЕКТ ПОПРАВOK К КОДЕКСУ ПРО 2011 ГОДА**

#### **ПРИЛОЖЕНИЕ А**

#### **КОДЕКС ПО РАСШИРЕННОЙ ПРОГРАММЕ ПРОВЕРOK ВО ВРЕМЯ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ НАВАЛОЧНЫХ СУДОВ**

##### **Часть А**

#### **КОДЕКС ПО РАСШИРЕННОЙ ПРОГРАММЕ ПРОВЕРOK ВО ВРЕМЯ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ НАВАЛОЧНЫХ СУДОВ С ОДИНАРНЫМ БОРТОМ**

- 1 Текст пункта 5.3.2.3 заменяется следующим:  
  
«3 платформы с гидравлическим подъемником, такие как традиционные люльки, лифты и передвижные платформы;».
- 2 После существующего пункта 5.4 добавляется следующий новый пункт 5.5:  
  
«5.5 Спасательное оборудование для действий в чрезвычайной ситуации  
  
Если дыхательные аппараты и/или иное оборудование используется в качестве «спасательного оборудования для действий в чрезвычайной ситуации», такое оборудование должно соответствовать конфигурации помещения, в котором проводится освидетельствование».
- 3 Существующие пункты 5.5 и 5.6 соответствующим образом перенумеровываются.
- 4 После существующего пункта 6.1.2 добавляется следующий новый пункт 6.1.3:  
  
«6.1.3 На навалочных судах, к которым применяется правило II-1/3-10 Конвенции СОЛАС, собственник должен обеспечить корректировку формуляра на постройку судна (ФПС) в течение всего срока эксплуатации судна, если в документацию, включенную в ФПС, вносятся какие-либо изменения. В систему управления безопасностью должны быть включены документально оформленные процедуры по корректировке ФПС».
- 5 Существующему пункту 6.3 присваивается новый номер 6.3.1, и в конце пункта 6.3 добавляется следующий новый пункт 6.3.2:  
  
«6.3.2 На навалочных судах, к которым применяется правило II-1/3-10 Конвенции СОЛАС, должен иметься формуляр на постройку судна (ФПС), ограниченный пунктами, которые должны иметься на борту».
- 6 Существующему пункту 6.4 присваивается новый номер 6.4.1, и в конце пункта 6.4 добавляются следующие новые пункты 6.4.2 и 6.4.3:  
  
«6.4.2 На навалочных судах, к которым применяется правило II-1/3-10 Конвенции СОЛАС, по завершении освидетельствования инспектор должен прове-

рить, что каждый раз, когда в документацию, включенную в формуляр на постройку судна (ФПС), вносились изменения, проводилась соответствующая корректировка ФПС.

6.4.3 На навалочных судах, к которым применяется правило II-1/3-10 Конвенции СОЛАС, по завершении освидетельствования инспектор должен проверить, что любые добавления и/или замена материалов, использованных при постройке конструкций корпуса, документально отражены в перечне материалов формуляра на постройку судна».

## **Часть В**

### **КОДЕКС ПО РАСШИРЕННОЙ ПРОГРАММЕ ПРОВЕРОК ВО ВРЕМЯ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ НАВАЛОЧНЫХ СУДОВ С ДВОЙНЫМ БОРТОМ**

- 7 Текст пункта 5.3.2.3 заменяется следующим:
- «3 платформы с гидравлическим подъемником, такие как традиционные люльки, лифты и передвижные платформы;».
- 8 После существующего пункта 5.4 добавляется следующий новый пункт 5.5:
- «5.5 Спасательное оборудование для действий в чрезвычайной ситуации
- Если дыхательные аппараты и/или иное оборудование используется в качестве «спасательного оборудования для действий в чрезвычайной ситуации», такое оборудование должно соответствовать конфигурации помещения, в котором проводится освидетельствование».
- 9 Существующие пункты 5.5 и 5.6 соответствующим образом перенумеровываются.
- 10 После существующего пункта 6.1.2 добавляется следующий новый пункт 6.1.3:
- «6.1.3 На навалочных судах, к которым применяется правило II-1/3-10 Конвенции СОЛАС, собственник должен обеспечить корректировку формуляра на постройку судна (ФПС) в течение всего срока эксплуатации судна, если в документацию, включенную в ФПС, вносятся какие-либо изменения. В систему управления безопасностью должны быть включены документально оформленные процедуры по корректировке ФПС».
- 11 Существующему пункту 6.3 присваивается новый номер 6.3.1, и в конце пункта 6.3 добавляется следующий новый пункт 6.3.2:
- «6.3.2 На навалочных судах, к которым применяется правило II-1/3-10 Конвенции СОЛАС, должен иметься формуляр на постройку судна (ФПС), ограниченный пунктами, которые должны иметься на борту».
- 12 Существующему пункту 6.4 присваивается новый номер 6.4.1, и в конце пункта 6.4 добавляются следующие новые пункты 6.4.2 и 6.4.3:



«6.4.2 На навалочных судах, к которым применяется правило II-1/3-10 Конвенции СОЛАС, по завершении освидетельствования инспектор должен проверить, что каждый раз, когда в документацию, включенную в формуляр на постройку судна (ФПС), вносились изменения, проводилась соответствующая корректировка ФПС.

6.4.3 На навалочных судах, к которым применяется правило II-1/3-10 Конвенции СОЛАС, по завершении освидетельствования инспектор должен проверить, что любые добавления и/или замена материалов, использованных при постройке конструкций корпуса, документально отражены в перечне материалов формуляра на постройку судна».

## ПРИЛОЖЕНИЕ В

### КОДЕКС ПО РАСШИРЕННОЙ ПРОГРАММЕ ПРОВЕРОК ВО ВРЕМЯ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ НЕФТЯНЫХ ТАНКЕРОВ

#### Часть А

### КОДЕКС ПО РАСШИРЕННОЙ ПРОГРАММЕ ПРОВЕРОК ВО ВРЕМЯ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ НЕФТЯНЫХ ТАНКЕРОВ С ДВОЙНЫМ КОРПУСОМ

13 Текст пункта 2.6.1 заменяется следующим новым текстом:

«2.6.1 Минимальные требования по испытаниям балластных танков под давлением во время освидетельствования для возобновления свидетельства приведены в пункте 2.6.3 и в приложении 3.

Минимальные требования по испытаниям грузовых танков во время освидетельствования для возобновления свидетельства приведены в пункте 2.6.3 и в приложении 3.

Инспектор может принять испытания грузовых танков, выполненные экипажем судна под руководством капитана, при соблюдении следующих условий:

1. до проведения испытания порядок испытания танка представлен собственником судна и проанализирован Администрацией или классификационным обществом;
2. нет сведений о протечках, деформации или значительной коррозии, которые могут повлиять на конструктивную целостность танка;
3. испытание танка успешно проведено в пределах срока очередного освидетельствования не ранее, чем за 3 месяца до даты освидетельствования, в которую завершено общее или тщательное освидетельствование;
4. в судовом журнале отражены удовлетворительные результаты испытания; и
5. во время общего и тщательного освидетельствования инспектором установлено, что внутреннее и внешнее состояние танков и относящихся конструкций является удовлетворительным».

14 Текст пункта 5.3.2.3 заменяется следующим:

«3 платформы с гидравлическим подъемником, такие как традиционные люльки, лифты и передвижные платформы;».

15 После существующего пункта 5.4 добавляется следующий новый пункт 5.5:

«5.5 Спасательное оборудование для действий в чрезвычайной ситуации

- Если дыхательные аппараты и/или иное оборудование используется в качестве «спасательного оборудования для действий в чрезвычайной ситуации», такое оборудование должно соответствовать конфигурации помещения, в котором проводится освидетельствование».
- 16 Существующие пункты 5.5 и 5.6 соответствующим образом перенумеровываются.
- 17 После существующего пункта 6.1.2 добавляется следующий новый пункт 6.1.3:
- «6.1.3 На нефтяных танкерах, к которым применяется правило II-1/3-10 Конвенции СОЛАС, собственник должен обеспечить корректировку формуляра на постройку судна (ФПС) в течение всего срока эксплуатации судна, если в документацию, включенную в ФПС, вносятся какие-либо изменения. В систему управления безопасностью должны быть включены документально оформленные процедуры по корректировке ФПС».
- 18 Существующему пункту 6.3 присваивается новый номер 6.3.1, и в конце пункта 6.3 добавляется следующий новый пункт 6.3.2:
- «6.3.2 На нефтяных танкерах, к которым применяется правило II-1/3-10 Конвенции СОЛАС, должен иметься формуляр на постройку судна (ФПС), ограниченный пунктами, которые должны иметься на борту».
- 19 Существующему пункту 6.4 присваивается новый номер 6.4.1, и в конце пункта 6.4 добавляются следующие новые пункты 6.4.2 и 6.4.3:
- «6.4.2 На нефтяных танкерах, к которым применяется правило II-1/3-10 Конвенции СОЛАС, по завершении освидетельствования инспектор должен проверить, что каждый раз, когда в документацию, включенную в формуляр на постройку судна (ФПС), вносились изменения, проводилась соответствующая корректировка ФПС.
- 6.4.3 На нефтяных танкерах, к которым применяется правило II-1/3-10 Конвенции СОЛАС, по завершении освидетельствования инспектор должен проверить, что любые добавления и/или замена материалов, использованных при постройке конструкций корпуса, документально отражены в перечне материалов формуляра на постройку судна».

## **Часть В**

### **КОДЕКС ПО РАСШИРЕННОЙ ПРОГРАММЕ ПРОВЕРОК ВО ВРЕМЯ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ НЕФТЯНЫХ ТАНКЕРОВ, ИНЫХ ЧЕМ НЕФТЯНЫЕ ТАНКЕРЫ С ДВОЙНЫМ КОРПУСОМ**

- 20 Текст пункта 2.6.1 заменяется следующим новым текстом:
- «2.6.1 Минимальные требования по испытаниям балластных танков под давлением во время освидетельствования для возобновления свидетельства приведены в пункте 2.6.3 и в приложении 3.

Минимальные требования по испытаниям грузовых танков во время освидетельствования для возобновления свидетельства приведены в пункте 2.6.3 и в приложении 3.

Инспектор может принять испытания грузовых танков, выполненные экипажем судна под руководством капитана, при соблюдении следующих условий:

1. до проведения испытания порядок испытания танка представлен собственником судна и проанализирован Администрацией или классификационным обществом;
2. нет сведений о протечках, деформации или значительной коррозии, которые могут повлиять на конструктивную целостность танка;
3. испытание танка успешно проведено в пределах срока очередного освидетельствования не ранее, чем за 3 месяца до даты освидетельствования, в которую завершено общее или тщательное освидетельствование;
4. в судовом журнале отражены удовлетворительные результаты испытания; и
5. во время общего и тщательного освидетельствования инспектором установлено, что внутреннее и внешнее состояние танков и относящихся конструкций является удовлетворительным».

21 Текст пункта 5.3.2.3 заменяется следующим:

«.3 платформы с гидравлическим подъемником, такие как традиционные люльки, лифты и передвижные платформы;».

22 После существующего пункта 5.4 добавляется следующий новый пункт 5.5:

«5.5 Спасательное оборудование для действий в чрезвычайной ситуации

Если дыхательные аппараты и/или иное оборудование используется в качестве «спасательного оборудования для действий в чрезвычайной ситуации», такое оборудование должно соответствовать конфигурации помещения, в котором проводится освидетельствование».

23 Существующие пункты 5.5 и 5.6 соответствующим образом перенумеровываются.

\*\*\*

## ПРИЛОЖЕНИЕ 23

### ПРОЕКТ НОВОЙ ГЛАВЫ XIV КОНВЕНЦИИ СОЛАС

После существующей главы XIII добавляется следующая новая глава XIV:

#### «ГЛАВА XIV

#### МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ СУДОВ, ЭКСПЛУАТИРУЮЩИХСЯ В ПОЛЯРНЫХ ВОДАХ

##### Правило 1 – Определения

Для целей настоящей главы:

1 *Полярный кодекс* означает Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах, которой состоит из введения и части I-A (положения которых должны рассматриваться как обязательные), введения и части II-A (положения которых следует рассматривать как обязательные согласно соответствующим приложениям к Протоколу 1978 к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года) и частей I-B и II-B (положения которых следует рассматривать как рекомендательные) и принят резолюциями [MSC....(...) и MEPC....(...)], с поправками, которые могут быть внесены Организацией, при условии что:

- .1 поправки к относящимся к безопасности положениям введения и части I-A Полярного кодекса принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции, касающимися процедуры внесения поправок в Приложение, за исключением его главы I; и
- .2 поправки к части I-B Полярного кодекса принимаются Комитетом по безопасности на море в соответствии с его Правилами процедуры.

2 *Район Антарктики* означает морской район, расположенный к югу от 60° южной широты.

3 *Арктические воды* означают воды, расположенные к северу от линии, образованной следующими точками: 58°00,0' северной широты и 042°00,0' западной долготы, 64°37,0' северной широты и 035°27,0' западной долготы, далее по прямой линии до точки 67°03,9' северной широты, 026°33,4' западной долготы, далее по прямой линии до мыса Серкапп, острова Ян-Майен и по южному побережью Ян-Майена до острова Медвежий, далее по линии ортодромии от острова Медвежий до мыса Канин Нос, далее по северному побережью Евразии на восток до Берингова пролива, далее от Берингова пролива на запад до 60° северной широты до Ильпырского, далее по 60 параллели северной широты на восток до пролива Этолина включительно, далее по северному побережью Северо-Американского континента на юг до 60° северной широты, далее на восток вдоль параллели 60° северной широты до 56°37,1' западной долготы и далее до точки 58°00,0' северной широты, 042°00,0' западной долготы.

4 *Полярные воды* означают арктические воды или район Антарктики.

5 Судно, находящееся на этапе постройки, означает судно, киль которого заложен или которое находится в подобной стадии постройки.

6 В подобной стадии постройки означает стадию, на которой:

- .1 начато строительство, которое можно отождествить с определенным судном; и
- .2 начата сборка этого судна, причем масса использованного материала составляет по меньшей мере 50 тонн или 1% расчетной массы материала всех корпусных конструкций, смотря по тому, что меньше.

## **Правило 2 – Применение**

1 Если прямо не указано иное, настоящая глава применяется к судам, эксплуатирующимся в полярных водах и имеющим свидетельства в соответствии с главой I.

2 Суда, находящиеся на этапе постройки ранее [дата вступления в силу], должны отвечать соответствующим требованиям Полярного кодекса к дате первого промежуточного освидетельствования или освидетельствования для возобновления свидетельства, в зависимости от того, какая дата наступит раньше, по истечении [одного года после даты вступления в силу].

3 При применении части I-A Полярного кодекса необходимо рассмотреть дополнительные руководящие указания, содержащиеся в части I-B Полярного кодекса.

4 Настоящая глава не применяется к судам, принадлежащим Договаривающемуся правительству или эксплуатируемым им и используемым в настоящее время только для правительственной службы. Однако суда, принадлежащие Договаривающемуся правительству или эксплуатируемые им и используемые в настоящее время только для правительственной некоммерческой службы поощряются к тому, чтобы действовать, насколько это целесообразно и практически возможно, в соответствии с настоящей главой.

5 Ничто в настоящей главе не наносит ущерба правам или обязательствам государств согласно международному праву.

## **Правило 3 – Требования к судам, к которым применяется настоящая глава**

1 Суда, к которым применяется настоящая глава, должны отвечать требованиям относящихся к безопасности положений введения, части I-A Полярного кодекса, и, помимо требований правил I/7, I/8, I/9 и I/10, в зависимости от случая, для них должны проводиться освидетельствования и выдаваться свидетельства, как предусмотрено в этом Кодексе.

2 Суда, к которым применяется настоящая глава и которые имеют свидетельство, выданное согласно положениям пункта 1, подлежат контролю, предписанному правилами I/19 и XI-1/4. Для этой цели такие свидетельства рассматриваются как свидетельства, выданные согласно правилу I/12 или I/13.

#### **Правило 4 – Альтернативные конструкции, меры и устройства**

1 Цель настоящего правила заключается в том, чтобы предоставить методологию по альтернативным конструкциям, мерам и устройствам в отношении конструкций судна, механических и электрических установок, пожарной безопасности и спасательных средств и устройств.

2 Конструкции, механические и электрические установки, конструктивная пожарная безопасность и противопожарные устройства, а также спасательные средства и устройства могут отступать от предписывающих требований, изложенных в главах 3, 6, 8 и 9 Полярного кодекса, при условии что альтернативные конструкции, меры и устройства отвечают соответствующим целевым установкам и функциональным требованиям и обеспечивают уровень безопасности, равноценный требуемому в указанных главах.

3 Если альтернативные конструкции, меры или устройства отступают от предписывающих требований, изложенных в главах 3, 6, 8 и 9 Полярного кодекса, на основании руководства, одобренного Организацией<sup>1</sup>, должен проводиться технический анализ, оценка и одобрение конструкций, мер и устройств.

4 Любые альтернативные конструкции, меры или устройства, отступающие от предписывающих требований, отражаются в свидетельстве судна полярного плавания и в судовом Наставлении по эксплуатации в полярных водах, как требуется в Полярном кодексе, при этом также определяются технические и эксплуатационные меры и условия, относящиеся к разрешенному отступлению.

---

<sup>1</sup> См. циркуляр MSC.1/Circ.1455 *Guidelines for the approval of alternatives and equivalents as provided for in various IMO instruments*, циркуляр MSC.1/Circ.1212 *Guidelines on alternative design for SOLAS chapters II-1 and III* и циркуляр MSC/Circ.1002 *Guidelines on alternative design and arrangements for fire safety*, в зависимости от случая».

\*\*\*





## ПРИЛОЖЕНИЕ 24

### ПРОЕКТ МЕЖДУНАРОДНОГО КОДЕКСА ДЛЯ СУДОВ, ЭКСПЛУАТИРУЮЩИХСЯ В ПОЛЯРНЫХ ВОДАХ

#### СОДЕРЖАНИЕ

<b>ВВЕДЕНИЕ</b>	5
1 Цель	5
2 Определение	5
3 Источники опасности	6
4 Структура Кодекса	7
5 Рисунки, иллюстрирующие район Антарктики и арктические воды	7
<b>ЧАСТЬ I-A</b>	9
<b>МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ</b>	9
<b>ГЛАВА 1 – ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ</b>	9
1.1 Структура настоящей части	9
1.2 Определения	9
1.3 Свидетельство и освидетельствование	100
1.4 Эксплуатационные требования	11
[1.5 Эксплуатационные ограничения	111
<b>ГЛАВА 2 – НАСТАВЛЕНИЕ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ В ПОЛЯРНЫХ ВОДАХ</b>	11
2.1 Цель	111
2.2 Функциональные требования	11
2.3 Правила	122
<b>ГЛАВА 3 – КОНСТРУКЦИЯ СУДНА</b>	13
3.1 Цель	13
3.2 Функциональные требования	13
3.3 Правила	13
<b>ГЛАВА 4 – ОСТОЙЧИВОСТЬ И ДЕЛЕНИЕ НА ОТСЕКИ</b>	14
4.1 Цель	14
4.2 Функциональные требования	14
4.3 Правила	14
<b>ГЛАВА 5 – ВОДОНЕПРОНИЦАЕМОСТЬ И НЕПРОНИЦАЕМОСТЬ ПРИ ВОЗДЕЙСТВИИ МОРЯ</b>	16
5.1 Цель	16
5.2 Функциональные требования	16
5.3 Правила	16
<b>ГЛАВА 6 – МЕХАНИЧЕСКИЕ УСТАНОВКИ</b>	17
6.1 Цель	17
6.2 Функциональные требования	17
6.3 Правила	17
<b>ГЛАВА 7 – ПОЖАРНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ/ПРОТИВОПОЖАРНАЯ ЗАЩИТА</b>	19
7.1 Цель	19
7.2 Функциональные требования	19
7.3 Правила	19
<b>ГЛАВА 8 – СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА И УСТРОЙСТВА</b>	20
8.1 Цель	20
8.2 Функциональные требования	21
8.3 Правила	21
<b>ГЛАВА 9 – БЕЗОПАСНОСТЬ МОРЕПЛАВАНИЯ</b>	24
9.1 Цель	24
9.2 Функциональные требования	24

<b>9.3 Правила</b>	24
<b>ГЛАВА 10 – СВЯЗЬ</b>	26
<b>10.1 Цель</b>	26
<b>10.2 Функциональные требования</b>	26
<b>10.3 Правила</b>	27
<b>ГЛАВА 11 – ПЛАНИРОВАНИЕ РЕЙСА</b>	27
<b>11.1 Цель</b>	27
<b>11.2 Функциональные требования</b>	27
<b>11.3 Правила</b>	28
<b>ГЛАВА 12 – УКОМПЛЕКТОВАНИЕ ЭКИПАЖЕМ, ПОДГОТОВКА И ОЗНАКОМЛЕНИЕ</b>	28
<b>12.1 Цель</b>	28
<b>12.2 Функциональные требования</b>	29
<b>12.3 Правила</b>	29
<b>ЧАСТЬ I-B</b>	30
<b>ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РУКОВОДЯЩИЕ УКАЗАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ПОЛОЖЕНИЙ ВВЕДЕНИЯ И ЧАСТИ I-A</b>	30
<b>2 Дополнительные руководящие указания к главе 1 (Общие положения)</b>	31
<b>3 Дополнительные руководящие указания к главе 2 (Наставление по эксплуатации в полярных водах (НЭПВ))</b>	33
3.1 Рекомендации по содержанию Наставления по эксплуатации в полярных водах	33
3.2 Руководящие указания по навигации при ледокольной поддержке	333
3.3 Руководящие указания по разработке плана действий в чрезвычайных ситуациях	34
<b>4 Дополнительные руководящие указания к главе 3 (Конструкция судна)</b>	34
<b>5 Дополнительные руководящие указания к главе 4 (Деление на отсеки и остойчивость)</b>	35
<b>6 Дополнительные руководящие указания к главе 5 (Водонепроницаемость и непроницаемость при воздействии моря)</b>	36
<b>7 Дополнительные руководящие указания к главе 6 (Механические установки)</b>	36
<b>8 Дополнительные руководящие указания к главе 7 (Пожарная безопасность/противопожарная защита)</b>	36
<b>9 Дополнительные руководящие указания к главе 8 (Спасательные средства и устройства)</b>	36
9.1 Образец индивидуального снаряжения для выживания	36
9.2 Образец группового снаряжения для выживания	37
<b>10 Дополнительные руководящие указания к главе 9 (Безопасность мореплавания)</b>	37
<b>11 Дополнительные руководящие указания к главе 10 (Связь)</b>	38
<b>12 Дополнительные руководящие указания к главе 11 (Планирование рейса)</b>	38
<b>[ЧАСТЬ II-A</b>	40
<b>МЕРЫ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ [МЕРЫ ПО ЗАЩИТЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ]</b>	40
<b>ГЛАВА 1 – ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ</b>	40
<b>1.1 Применение</b>	40
<b>1.2 Цель</b>	40
<b>1.3 Функциональные требования</b>	40
<b>1.4 Требования</b>	40
<b>ГЛАВА 2 – ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВРЕДНЫМИ ЖИДКИМИ ВЕЩЕСТВАМИ</b>	41
<b>2.1 Применение</b>	41
<b>2.2 Цель</b>	41

2.3	Функциональные требования	41
2.4	Требования	41
<b>ГЛАВА 3 – ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВРЕДНЫМИ ВЕЩЕСТВАМИ В УПАКОВКЕ</b>		42
<b>ГЛАВА 4 – ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ СТОЧНЫМИ ВОДАМИ С СУДОВ</b>		42
4.1	Применение	42
4.2	Цель	42
4.3	Функциональные требования	42
4.4	Требования	42
<b>ГЛАВА 5 – ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ МУСОРОМ</b>		44
5.1	Применение	44
5.2	Цель	44
5.3	Функциональные требования	44
5.4	Требования	44
<b>[ЧАСТЬ II-В</b>		45
<b>[ИНФОРМАЦИЯ И ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РУКОВОДЯЩИЕ УКАЗАНИЯ К ЧАСТИ II-А]</b>		45
[1	Дополнительные руководящие указания к главе 1	45
2	Дополнительные руководящие указания к главе 5	46

## ПРЕАМБУЛА

1 Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах, разработан в качестве дополнения к имеющимся документам ИМО с целью усиления безопасности эксплуатации судов и снижения негативного воздействия судоходства на человека и окружающую среду в отдаленных и уязвимых полярных водах, в которых, потенциально, преобладают суровые условия.

2 В Кодексе признается, что при эксплуатации в полярных водах к судам, судовым системам и к эксплуатации могут предъявляться дополнительные требования, помимо тех, которые предписываются Международной конвенцией по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС) 1974 года, Международной конвенцией по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней (Конвенция МАРПОЛ), с поправками и другими соответствующими обязательными к применению документами ИМО.

2bis В Кодексе признается, что для полярных вод присущи, помимо обычных, дополнительные навигационные требования. Для многих районов в настоящее время могут отсутствовать подходящие карты для прибрежного плавания. Признается, что могут существовать не выявленные и не отмеченные на картах отмели.

3 В Кодексе также признается, что деятельность человека, такая как эксплуатация судов, с большой вероятностью может нанести вред прибрежным сообществам Арктики, а для полярных экосистем такое причинение вреда является фактом.

4 Существует взаимосвязь между дополнительными мерами безопасности и защитой окружающей среды, поскольку любые меры безопасности, направленные на снижение вероятности аварии, в целом окажут положительное воздействие на окружающую среду.

5 Хотя арктические и антарктические воды имеют схожие черты, между ними существуют и значительные различия. Поэтому, хотя Кодекс предназначен для применения как к арктическим, так и антарктическим водам, в нем учтены также правовые и географические различия между этими двумя районами.

6 При разработке Кодекса применялись ключевые принципы основанного на риске подхода при определении сферы применения и целостного подхода при снижении выявленных рисков.

## ВВЕДЕНИЕ

### 1 Цель

Цель настоящего Кодекса заключается в обеспечении безопасной эксплуатации судов и защиты полярной окружающей среды через рассмотрение рисков, характерных для полярных вод, снижение которых не рассматривается в достаточной мере в других документах Организации.

### 2 Определения

Для целей настоящего Кодекса используемые термины имеют значения, которые определены в следующих параграфах. Термины, используемые в части I-A, определения которых не даны в настоящем разделе, имеют такие же значения, как они определены в Конвенции СОЛАС. Термины, используемые в части II-A, определения которых не даны в настоящем разделе, имеют такие же значения, как они определены в Конвенции МАРПОЛ.

2.1 *Судно категории А* означает судно, спроектированное для эксплуатации в полярных водах по меньшей мере в условиях однолетнего льда средней толщины с возможными включениями старого льда.

2.2 *Судно категории В* означает не включенное в категорию А судно, которое спроектировано для эксплуатации в полярных водах по меньшей мере в условиях тонкого однолетнего льда с возможными включениями старого льда.

2.3 *Судно категории С* означает судно, спроектированное для эксплуатации в условиях отдельных льдин или в менее суровых ледовых условиях, чем те, которые предусмотрены для категорий А и В.

2.4 *Однолетний лед* означает морской лед, просуществовавший не более одной зимы, развивающийся из молодого льда, толщина которого составляет 0,3–2,0 м<sup>1</sup>.

2.4bis *Чистая вода* означает отсутствие льда. Если лед присутствует в каком-либо виде, этот термин не должен использоваться<sup>1</sup>.

2.4ter *Лед материкового происхождения* означает плавучий лед, образовавшийся на суше или на ледяном шельфе<sup>1</sup>.

2.5 *Конвенция МАРПОЛ* означает Международную конвенцию по предотвращению загрязнения с судов 1973 году, измененную Протоколом 1978 года к ней (Конвенция МАРПОЛ), с поправками.

2.6 *Однолетний лед средней толщины* означает однолетний лед толщиной 70–120 см<sup>1</sup>.

2.6bis *Старый лед* означает морской лед, который подвергся таянию по крайней мере в течение одного лета и типичная толщина которого составляет до 3 м или более. Он подразделяется на остаточный однолетний лед, двухлетний лед и многолетний лед<sup>1</sup>.

2.7 *Отдельные льдины* означает большое судоходное водное пространство, на котором сплоченность морского льда составляет менее 1/10. Лед материкового происхождения отсутствует<sup>1</sup>.

2.8 *Организация* означает Международную морскую организацию.

---

<sup>1</sup> См. Номенклатуру ВМО по морскому льду.

2.9 *Морской лед* означает любую форму льда, встречающегося в море и образовавшегося в результате замерзания морской воды<sup>1</sup>.

2.10 *Конвенция СОЛАС* означает Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками.

2.11 *Конвенция ПДНВ* означает Международную конвенцию о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками.

2.12 *Танкеры* означают нефтяные танкеры, как они определены в правиле II-1/2.22 Конвенции СОЛАС, танкеры-химовозы, как они определены в правиле II-1/3.19 Конвенции СОЛАС, и газовозы, как они определены в правиле VII/11.2 Конвенции СОЛАС.

2.13 *Тонкий однолетний лед* означает однолетний лед толщиной 30–70 см.

### **3 Источники опасности**

3.1 В Полярном кодексе рассматриваются опасности, которые могут стать причиной увеличения уровня риска в результате повышенной вероятности возникновения, более серьезных последствий или сочетания того и другого:

- .1 лед, поскольку он может влиять на конструкции корпуса, характеристики остойчивости, механизмы, навигацию, производственную среду на открытом воздухе, выполнение задач по техническому обслуживанию и готовности к чрезвычайным ситуациям, а также быть причиной отказов оборудования и систем безопасности;
- .2 обледенение верхних конструкций, способное вызывать снижение остойчивости и влиять на работоспособность оборудования;
- .3 низкие температуры, поскольку они влияют на производственную среду и работоспособность людей, выполнение задач по техническому обслуживанию и готовности к чрезвычайным ситуациям, на свойства материалов и эффективность оборудования, продолжительность выживания и работу оборудования и систем безопасности;
- .4 длительные периоды темного или светлого времени суток, поскольку это может воздействовать на мореплавание и на работоспособность людей;
- .5 высокие широты, поскольку они влияют на навигационные системы, системы связи и на качество визуального отображения ледовых условий;
- .6 удаленность и возможный недостаток точных и полных гидрографических данных и информации, недостаток средств навигационного ограждения и навигационных знаков при повышенной вероятности посадки на грунт, усугубленной отдаленным нахождением, ограниченным количеством средств САР, готовых к немедленному развертыванию, замедленным реагированием в случае чрезвычайной ситуации и ограниченными коммуникационными возможностями, что может повлиять на реагирование в случае аварии;
- .7 возможный недостаток опыта у экипажа судна в том, что касается работы в полярных условиях, вероятность человеческих ошибок;

---

<sup>1</sup> См. Номенклатуру ВМО по морскому льду.

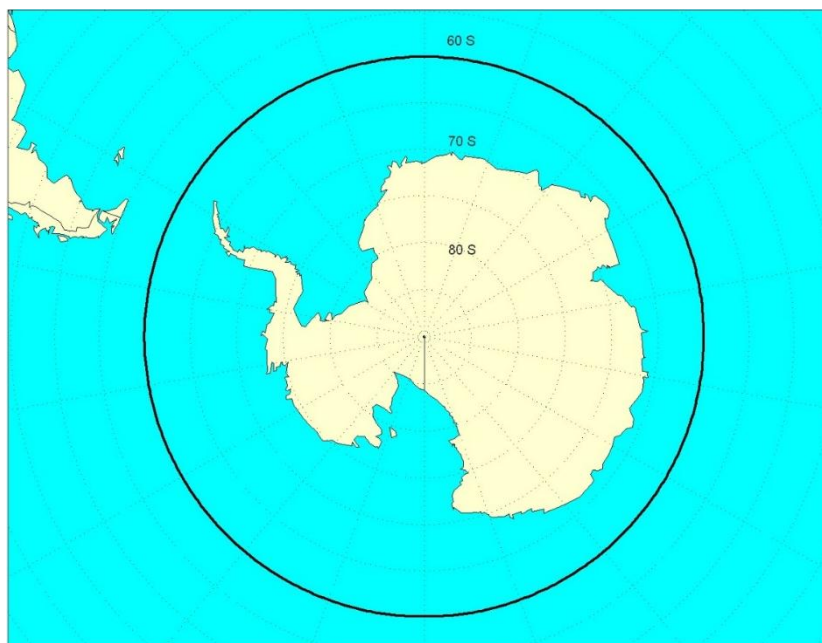
- .8 возможный недостаток подходящего оборудования для реагирования в чрезвычайных ситуациях, что может стать причиной понижения эффективности мер по снижению масштабов последствий;
- .9 быстро изменяющиеся суровые погодные условия, что может усугублять последствия инцидентов; и
- .10 характеристики окружающей среды с точки зрения чувствительности к вредным веществам и другим воздействиям, а также необходимости более длительного времени для восстановления окружающей среды.

3.2 Уровни риска в полярных водах могут быть различны в зависимости от географического положения, времени года в том, что касается продолжительности светового дня, степени ледяного покрова и т.д. Поэтому меры, необходимые для смягчения последствий упомянутых выше конкретных опасностей, могут варьироваться в границах полярных вод и быть различными в полярных водах Арктики и Антарктики.

#### 4 Структура Кодекса

Кодекс состоит из Введения, частей I и II. В Введении содержатся положения обязательного характера, применимые к частям I и II. Часть I подразделяется на часть I-A, в которой содержатся обязательные положения по мерам безопасности, и часть I-B, в которой содержатся рекомендации по безопасности. Часть II подразделяется на часть II-A, в которой содержатся обязательные положения по предотвращению загрязнения, и часть II-B, в которой содержатся рекомендации по предотвращению загрязнения.

- 5 **Рисунки, иллюстрирующие район Антарктики и арктические воды, как определено в правилах XIV/1.2 и XIV/1.3 Конвенции СОЛАС, соответственно [, и в правилах [...] Приложения I; правилах [...] Приложения II; правиле [...] Приложения IV; правиле [...] Приложения V к Конвенции МАРПОЛ]**



**Рисунок 1. Граница зоны антарктических вод<sup>2</sup>**

<sup>2</sup> Карты приведены только в качестве иллюстраций.



Рисунок 2. Граница зоны арктических вод<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> Необходимо отметить, что данные рисунки приведены только в качестве иллюстраций.



## **ЧАСТЬ I-A МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ**

### **ГЛАВА 1 – ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

#### **1.1 Структура настоящей части**

В каждую главу в настоящей части включены общая цель главы, функциональные требования для выполнения этой цели и правила. Считается, что судно отвечает какому-либо функциональному требованию, изложенному в настоящей части, когда:

- .1 конструкция и устройство судна отвечают всем правилам, относящимся к данному функциональному требованию; или
- .2 соответствующая конструкция и устройство судна полностью или частично были подвержены анализу и было одобрено в соответствии с правилом 4 главы XIV Конвенции СОЛАС, а любые остающиеся части судна отвечают соответствующим правилам.

#### **1.2 Определения**

В дополнение к определениям, включенным в соответствующие главы Конвенции СОЛАС и во Введение к настоящему Кодексу, в настоящей части применяются следующие определения.

1.2.1 *Судно проводки* означает любое судно, имеющее более высокие возможности хода в ледовых условиях и проходящее вместе с другим судном.

1.2.2 *Операция проводки* означает любую операцию, при которой движение судна осуществляется при участии судна проводки.

1.2.3 *Обитаемая среда* означает вентилируемую среду, защищающую от гипотермии.

1.2.4 *Ледокол* означает любое судно, эксплуатационные характеристики которого могут включать функции проводки или работы во льдах, а мощность и размеры которого позволяют ему предпринимать активные действия в покрытых льдом водах.

1.2.5 *Ледовый класс* означает символ класса, присвоенный судну Администрацией или организацией, признанной Администрацией, и демонстрирующий, что судно спроектировано для плавания в условиях морского льда.

1.2.6 *Максимальное расчетное время спасания* означает время, принятое при конструкции оборудования и системы, обеспечивающих жизнеспособность. Оно не должно приниматься менее 5 дней.

1.2.7 *Механические установки* означают оборудование, механизмы и относящиеся к ним трубопроводы и кабели, необходимые для безопасной эксплуатации судна.

1.2.7bis *Среднесуточная низкая температура (ССНТ)* означает осредненное значение дневной низкой температуры за каждые сутки года в течение как минимум 10 лет. Если

отсутствуют данные за 10 лет, можно использовать набор данных, приемлемый для Администрации<sup>4</sup>.

[1.2.7ter *Эксплуатация во льдах* означает для пассажирских судов или танкеров эксплуатацию в любых водах кроме условий отдельных льдин или айсберговых вод, а для грузовых судов, иных чем танкеры, – эксплуатацию в условиях водного пространства с общей сплоченностью морского льда более 2/10.]

1.2.8 *Полярный класс (ПК)* означает ледовый класс, присвоенный судну Администрацией или организацией, признанной Администрацией, на основании унифицированных требований МАКО.

1.2.8bis *Полярная рабочая температура (ПРТ)* означает температуру, установленную для судна, предназначенного для эксплуатации в условиях низкой температуры воздуха, она должна устанавливаться по меньшей мере на 10°C ниже самой низкой ССНТ для предусмотренного сезона и района эксплуатации в полярных водах.

1.2.8ter *Судно, предназначенное для эксплуатации в условиях низкой температуры воздуха*, означает судно, которое предназначено для выполнения рейсов в районах или через районы, в которых самая низкая среднесуточная низкая температура (ССНТ) составляет менее -10°C.

### 1.3 Свидетельства и освидетельствования

1.3.1 На каждом судне, к которому применяется настоящий Кодекс, должно иметься действительное свидетельство судна полярного плавания.

1.3.2 Свидетельство судна полярного плавания выдается после проведения первоначального освидетельствования или освидетельствования для возобновления свидетельства судна, которое отвечает соответствующим требованиям настоящего Кодекса. Указанное в настоящем правиле свидетельство выдается Администрацией либо лицом или организацией, признанными Администрацией, в соответствии с правилом XI-1/1 Конвенции СОЛАС. В каждом случае полную ответственность за данное свидетельство принимает на себя Администрация.

1.3.3 Свидетельство судна полярного плавания составляется в соответствии с формой, приведенной в приложении [...] к части I-A настоящего Кодекса. Если используется не английский, французский или испанский язык, в свидетельстве должен содержаться перевод на один из этих языков.

1.3.4 Срок действия свидетельства судна полярного плавания и даты освидетельствований для возобновления свидетельства должны быть гармонизированы с соответствующими данными в отношении других свидетельств Конвенции СОЛАС.

1.3.4bis В это свидетельство должно входить дополнение, в котором отмечено дополнительное оборудование и [эксплуатационные возможности и ограничения судна согласно 1.5], которые не указаны в свидетельстве. Если помимо указанных в свидетельстве других ограничений нет, этот факт должен быть отражен в дополнении.

---

<sup>4</sup> См. также дополнительные руководящие указания в части I-B.

## **1.4 Эксплуатационные требования**

1.4.1 Если прямо не указано иное, судовые системы и оборудование, которые рассматриваются в настоящем Кодексе, должны по меньшей мере отвечать эксплуатационным требованиям, указанным в Конвенции СОЛАС.

1.4.2 Для судов, эксплуатирующихся при низких температурах воздуха, должна указываться полярная рабочая температура (ПРТ), которая должна быть по меньшей мере на 10°C ниже самой низкой ССНТ для предусмотренного сезона и района эксплуатации в полярных водах. Системы и оборудование, требуемые настоящим Кодексом, должны при полярной рабочей температуре сохранять полную работоспособность.

1.4.3 Для судов, эксплуатирующихся при низких температурах воздуха, системы и оборудование жизнеобеспечения должны сохранять полную работоспособность при полярной рабочей температуре в течение максимального расчетного времени спасания.

## **[1.5 Эксплуатационные ограничения**

Если установлены эксплуатационные ограничения, должна проводиться требуемая Кодексом оценка с учетом следующего:

- .1 ожидаемый диапазон условий эксплуатации;
- .2 виды опасности, перечисленные в разделе 3 Введения, в зависимости от случая; и
- .3 дополнительные опасности, если таковые выявлены.]

## **ГЛАВА 2 – НАСТАВЛЕНИЕ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ В ПОЛЯРНЫХ ВОДАХ**

### **2.1 Цель**

Цель настоящей главы заключается в том, чтобы предоставить собственнику, оператору, капитану и экипажу судна достаточную информацию по эксплуатационным возможностям и ограничениям судна с тем, чтобы оказать им поддержку в процессе принятия решений.

### **2.2 Функциональные требования**

2.2.1 Для достижения цели, указанной в пункте 2.1, выше, в правила настоящей главы введены следующие функциональные требования.

[2.2.1bis В наставлении должны указываться конкретные для данного судна возможности и ограничения в отношении оценки, требуемой в разделе 1.5.]

2.2.2 В наставление должны быть включены конкретные процедуры, которые необходимо выполнять при обычной эксплуатации и с тем, чтобы избежать условий, при которых превышены возможности судна, или должна делаться ссылка на такие процедуры.

2.2.3 В наставление должны быть включены конкретные процедуры, которые необходимо выполнять в случае инцидентов в полярных водах, или должна делаться ссылка на такие процедуры.

2.2.4 В наставление должны быть включены конкретные процедуры, которые необходимо выполнять в случае возникновения условий, при которых превышены возможности и ограничения конкретного судна, указанные в пункте 2.2.1, или должна делаться ссылка на такие процедуры.

2.2.5 В наставление должны быть включены конкретные процедуры, которые необходимо выполнять при использовании ледакольной поддержки, в зависимости от случая, или должна делаться ссылка на такие процедуры.

## **2.3 Правила**

2.3.1 Для соблюдения функциональных требований пунктов 2.2.1–2.2.5 на судне должно иметься наставление.

2.3.1bis Для соблюдения функциональных требований пункта 2.2.1 в наставлении должна содержаться соответствующая информация относительно возможностей и ограничений судна:

- [.1 по эксплуатации во льдах, насколько это применимо;]
- .2 по эксплуатации при низких температурах воздуха, насколько это применимо;
- .3 по коммуникационным и навигационным возможностям в высоких широтах; и
- .4 по продолжительности рейса.

2.3.2 Для соблюдения функциональных требований пункта 2.2.2 в наставлении должны содержаться основанные на рисках процедуры в отношении следующего:

- .1 планирование рейса с тем, чтобы избежать ледовых и/или температурных условий, при которых превышены конструктивные возможности или ограничения судна;
- .2 меры для получения прогнозов окружающих условий;
- .3 способы решения проблем, связанных с ограниченным характером имеющихся данных гидрографического, метеорологического и навигационного характера;
- .4 эксплуатация оборудования, требуемого согласно другим главам настоящего Кодекса; и
- .5 осуществление специальных мер, предназначенных для поддержания работоспособности оборудования и систем при низких температурах, обледенении верхних конструкций и присутствии морского льда, в зависимости от случая.

2.3.3 Для соблюдения функциональных требований пункта 2.2.3 в наставлении должны содержаться основанные на рисках процедуры, которые необходимо выполнять:

- .1 при обращении в спасательные службы в случае необходимости спасения, операций CAP, ликвидации разлива и т.д., в зависимости от случая; и

- .2 в случае судов, имеющих ледовые усиления в соответствии с главой 3, – процедуры по поддержанию жизнеобеспечения и целостности судна на случай продолжительного блокирования судна льдами.

2.3.4 Для соблюдения функциональных требований пункта 2.2.4 в наставлении должны содержаться основанные на рисках процедуры, которые необходимо выполнять в отношении мер, которые необходимо предпринимать в случае ледовых и/или температурных условий, при которых превышены конструктивные возможности или ограничения судна.

2.3.5 Для соблюдения функциональных требований пункта 2.2.5 в наставлении должны содержаться основанные на рисках процедуры по мониторингу и обеспечению безопасности при эксплуатации во льдах, насколько это применимо, включая любые требования по операциям проводки или ледокольного сопровождения. Могут применяться различные эксплуатационные ограничения в зависимости от того, работает ли судно самостоятельно или с ледокольной проводкой. Если необходимо, в НЭПВ должны быть указаны оба варианта.

## **ГЛАВА 3 – КОНСТРУКЦИЯ СУДНА**

### **3.1 Цель**

Цель настоящей главы заключается в обеспечении того, чтобы материал и размеры элементов конструкций сохраняли свою конструктивную целостность при действии общих и местных нагрузок под воздействием внешней среды и условий.

### **3.2 Функциональные требования**

3.2.1 Для достижения цели, указанной в пункте 3.1, выше, в правила настоящей главы введены следующие функциональные требования:

- .1 для судов, предназначенных для эксплуатации при низкой температуре воздуха, используемые материалы должны быть пригодными для эксплуатации при полярной рабочей температуре судна;
- .2 на судах с ледовыми усилениями конструкции судна должны быть спроектированы таким образом, чтобы выдерживать как общие, так и местные нагрузки на конструкцию, предусмотренные для предполагаемых ледовых условий.

### **3.3 Правила**

3.3.1 Для соблюдения функциональных требований пункта 3.2.1.1, выше, материалы открытых конструкций судна должны быть одобрены Администрацией или признанной ею организацией с учетом стандартов, приемлемых для Организации<sup>5</sup>, или других стандартов, в которых предлагается эквивалентный уровень безопасности на основании полярной рабочей температуры.

3.3.2 Для соблюдения функциональных требований пункта 3.2.1.2, выше, применяется следующее:

---

<sup>5</sup> См. УТ МАКО S6 Use of Steel Grades for Various Hull Members – Ships of 90 m in Length and Above (последнее издание) или требования УТИ МАКО по полярным классам (последнее издание), в зависимости от случая.

- .1 Размеры связей судов категории А одобряются Администрацией или признанной ею организацией с учетом стандартов, приемлемых для Организации<sup>6</sup>, или других стандартов, в которых предлагается эквивалентный уровень безопасности.
- .2 Размеры связей судов категории В одобряются Администрацией или признанной ею организацией с учетом стандартов, приемлемых для Организации<sup>7</sup>, или других стандартов, в которых предлагается эквивалентный уровень безопасности.
- .3 Размеры связей судов категории С с ледовыми усилениями одобряются Администрацией или признанной ею организацией с учетом приемлемых стандартов, соответствующих типам и сплоченности льда, присущих для района эксплуатации.
- .4 Для судов категории С ледовое усиление не требуется, если, по мнению Администрации, конструкция судна является достаточной для предполагаемой эксплуатации.

## **ГЛАВА 4 – ОСТОЙЧИВОСТЬ И ДЕЛЕНИЕ НА ОТСЕКИ**

### **4.1 Цель**

Целью настоящей главы является обеспечение надлежащей остойчивости и деления на отсеки в неповрежденном и поврежденном состоянии.

### **4.2 Функциональные требования**

4.2.1 Для достижения цели, указанной в пункте 4.1, выше, в правила настоящей главы введены следующие функциональные требования:

- .1 Когда судно подвергается обледенению, оно должно обладать достаточной остойчивостью в неповрежденном состоянии.
- .2 Суда категорий А и В, находящиеся на этапе постройки [DD/MM/YYYY] или после этой даты, должны обладать достаточной остаточной остойчивостью, чтобы выдерживать вызванные льдом повреждения.

### **4.3 Правила**

#### **4.3.1 Остойчивость в неповрежденном состоянии**

4.3.1.1 Для соблюдения функциональных требований пункта 4.2.1.1 расчеты остойчивости для судов, эксплуатирующихся в таких районах и в такое время года, при которых возможно обледенение, должны быть выполнены с учетом следующих допусков на обледенение:

- .1 30 кг на квадратный метр на открытых палубах и переходных мостиках;

---

<sup>6</sup> См. полярные классы 1 – 5 требований УТИ МАКО по полярным классам (последнее издание).  
<sup>7</sup> См. полярные классы 6 – 7 требований УТИ МАКО по полярным классам (последнее издание).

- .2 7,5 кг на квадратный метр для проекции боковой поверхности на каждый из бортов судна выше ватерлинии; и
- .3 площадь боковой проекции несплошных поверхностей лееров, гиков, рангоута (кроме мачт) и такелажа судов, не имеющих парусного вооружения, и площадь боковой проекции других мелких предметов должна быть учтена посредством увеличения суммарной площади проекции сплошных поверхностей на 5% и статического момента этой площади на 10%.

4.3.1.2 Суда, предназначенные для эксплуатации в таких районах и в такое время года, при которых возможно обледенение, должны быть:

- .1 спроектированы так, чтобы свести обледенение к минимуму; и
- .2 снабжены средствами для удаления льда, которые может потребовать Администрация, например электрическими и пневматическими устройствами и/или специальными инструментами, такими как топоры или деревянные молотки, для удаления льда с фальшборта, лееров и надстроек.

4.3.1.3 Информация по обледенению, указанная в расчетах остойчивости, должна быть приведена в Наставлении по эксплуатации в полярных водах.

4.3.1.4 За обледенением должен проводиться мониторинг, и должны приниматься соответствующие меры, направленные на то, чтобы обледенение не превышало величин, указанных в Наставлении по эксплуатации в полярных водах.

#### 4.3.2 Остойчивость в поврежденном состоянии

4.3.2.1 Для соблюдения функциональных требований пункта 4.2.1.2 суда категорий А и В, находящиеся на этапе постройки [DD/MM/YYYY] или после этой даты, должны быть в состоянии выдерживать затопление, вызванное пробоиной в корпусе в результате столкновения со льдом. Остаточная остойчивость после ледового повреждения должна быть такой, чтобы фактор  $s_i$ , как он определен в правиле II-1/7-2.2 и 2.3 Конвенции СОЛАС, был  $s_i = 1$  для всех условий загрузки  $d_s$ ,  $d_i$  и  $d_p$ , как определено в правилах II-1/2.10, 2.11 и 2.12 Конвенции СОЛАС. Для расчета  $s_i$  значения плеча остойчивости в поврежденном состоянии  $GZ$ , протяженности диаграммы и угла крена в положении равновесия в поврежденном состоянии, содержащиеся в документах, применимых к типам судов, не включенным в часть В главы II-1 Конвенции СОЛАС, должны быть представлены в качестве знаменателя к числителям  $GZ_{max}$  и протяженности, соответственно, в формуле  $s_{final,i}$  при расчете величины коэффициента  $K$  используется угол крена в положении равновесия.

4.3.2.2 При демонстрации соответствия пункту 4.4.1 должна приниматься следующая протяженность вызванного льдом повреждения:

- .1 продольная протяженность составляет 0,045\*длины самой высокой ледовой ватерлинии, если центр расположен в нос от точки максимальной ширины ватерлинии, и 0,015\*длины ватерлинии в других случаях;
- .2 поперечная глубина пробоины составляет 760 мм, перпендикулярно обшивке по полной протяженности повреждения;

- .3 протяженность по вертикали – меньшее из значений 0,2 осадки для самой высокой ледовой ватерлинии или протяженности по длине;
- .4 центр вызванного льдом повреждения может быть расположен в любой точке между килем и точкой, расположенной на расстоянии, в 1,2 раза превышающем наибольшую ледовую осадку; и
- .5 протяженность повреждения по вертикали может приниматься как заключенная область между килем и точкой, расположенной на расстоянии, в 1,2 раза превышающем наибольшую ледовую осадку.

4.3.2.3 Предполагается, что повреждение, как оно определено в пункте 4.4.2, расположено в любом месте вдоль бортовой обшивки.

## **ГЛАВА 5 – ВОДОНЕПРОНИЦАЕМОСТЬ И НЕПРОНИЦАЕМОСТЬ ПРИ ВОЗДЕЙСТВИИ МОРЯ**

### **5.1 Цель**

Цель настоящей главы заключается в том, чтобы предоставить меры по обеспечению водонепроницаемости и непроницаемости при воздействии моря.

### **5.2 Функциональные требования**

Для достижения цели, указанной в пункте 5.1, выше, все средства закрытия и двери, обеспечивающие водонепроницаемость судна и его непроницаемость при воздействии моря, должны находиться в рабочем состоянии.

### **5.3 Правила**

5.3.1 Для соблюдения функциональных требований пункта 5.2, выше, применяется следующее:

- .1 Для судов, эксплуатирующихся в таких районах и в такие периоды, когда возможно обледенение, должны быть предусмотрены средства для удаления скопления льда и снега вокруг люков и дверей или для предотвращения такого скопления.
- .2 Кроме того, к судам, предназначенным для эксплуатации при низкой температуре воздуха, применяется следующее:
  - .1 если люки или двери управляются гидравлическим приводом, должны быть предусмотрены средства для предотвращения замерзания жидкости или ее чрезмерной вязкости; и
  - .2 водонепроницаемые двери, люки и средства закрытия, а также двери, люки и средства закрытия, непроницаемые при воздействии моря, которые находятся вне пределов обитаемой среды и в которые требуется доступ при нахождении судна в море, должны иметь такую конструкцию, чтобы в них мог работать персонал в теплой зимней одежде, включая толстые рукавицы.



## **ГЛАВА 6 – МЕХАНИЧЕСКИЕ УСТАНОВКИ**

### **6.1 Цель**

Цель настоящей главы заключается в обеспечении необходимого функционирования механических установок для безопасной эксплуатации судов.

### **6.2 Функциональные требования**

6.2.1 Для достижения цели, указанной в пункте 6.1, выше, в правила настоящей главы введены следующие функциональные требования.

6.2.1.1 Механические установки должны функционировать при ожидаемых окружающих условиях с учетом следующего:

- .1 обледенение и/или скопление снега;
- .2 засасывание льда с забортной водой;
- .3 замерзание и повышенная вязкость жидкостей;
- .4 температура принимаемой забортной воды; и
- .5 засасывание снега.

6.2.1.2 Кроме того, на судах, предназначенных для эксплуатации при низких температурах воздуха:

- .1 механические установки должны функционировать при ожидаемых окружающих условиях также с учетом следующего:
  - .1 холодный и плотный воздух на входе; и
  - .2 ухудшение работы батареи или другого прибора накопленной энергии; и
- .2 используемые материалы должны быть пригодны для эксплуатации при полярной рабочей температуре судна.

6.2.1.3 Кроме того, для судов с ледовыми усилениями в соответствии с главой 3 механические установки должны функционировать при ожидаемых окружающих условиях с учетом нагрузок, непосредственно вызванных взаимодействием со льдом.

### **6.3 Правила**

6.3.1 Для соблюдения функционального требования пункта 6.2.1.1, выше, с учетом ожидаемых окружающих условий, применяется следующее:

- .1 Механические установки и относящееся к ним оборудование должно быть защищено от воздействия обледенения и/или скопления снега, засасывания льда с забортной водой, замерзания и увеличения вязкости жидкостей, температуры принимаемой забортной воды и засасывания снега.

- .2 Вязкость рабочих жидкостей должна поддерживаться в пределах, обеспечивающих работу механизмов.
- .3 Устройства для подачи забортной воды для механических систем должны иметь такую конструкцию, чтобы предотвратить засасывание льда<sup>8</sup>, либо функционирование должно обеспечиваться каким-либо иным способом.

6.3.2 Кроме того, для судов, предназначенных для эксплуатации при низких температурах воздуха, применяется следующее:

- .1 Для соблюдения функционального требования пункта 6.2.1.2, выше, механические и электрические установки и оборудование, открытые для внешнего воздействия, должны функционировать при полярной рабочей температуре.
- .2 Для соблюдения функционального требования пункта 6.2.1.2.1, выше, должны быть предусмотрены средства, обеспечивающие, чтобы температура поступающего в двигатели воздуха для двигателей внутреннего сгорания, приводящих в движение существенные механизмы, поддерживалась в соответствии с критериями, предусмотренными изготовителем двигателя.
- .3 Для соблюдения функциональных требований пункта 6.2.1.2.2, выше, материалы механизмов и фундаментов, открытых для внешнего воздействия, должны быть одобрены Администрацией или признанной ею организацией с учетом стандартов, приемлемых для Организации<sup>9, 10</sup>, или других стандартов, в которых предлагается эквивалентный уровень безопасности на основании полярной рабочей температуры.

6.3.3 Кроме того, для судов с ледовыми усилениями в соответствии с главой 3 для соблюдения функциональных требований пункта 6.2.1.3, выше, применяется следующее:

- .1 Размеры лопастей гребных винтов, линии валопровода, рулевого устройства и других выступающих частей на судах категории А должны быть одобрены Администрацией или признанной ею организацией с учетом стандартов, приемлемых для Организации<sup>9</sup>, или других стандартов, в которых предлагается эквивалентный уровень безопасности.
- .2 Размеры лопастей гребных винтов, линии валопровода, рулевого устройства и других выступающих частей на судах категории В должны быть одобрены Администрацией или признанной ею организацией с учетом стандартов, приемлемых для Организации<sup>10</sup>, или других стандартов, в которых предлагается эквивалентный уровень безопасности.
- .3 Размеры лопастей гребных винтов, линии валопровода, рулевого устройства и других выступающих частей на судах с ледовыми усилениями категории С должны быть одобрены Администрацией или при-

---

<sup>8</sup> См. циркуляр MSC/Circ.504 *Guidance on design and construction of sea inlets under slush ice conditions*.

<sup>9</sup> См. полярные классы 1–5 требований УТИ МАКО по полярным классам (2011).

<sup>10</sup> См. полярные классы 6–7 требований УТИ МАКО по полярным классам (2011).

знанной ею организацией с учетом приемлемых стандартов, подходящих для типов и сплоченности льда, присущих для района эксплуатации.

## **ГЛАВА 7 – ПОЖАРНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ/ПРОТИВОПОЖАРНАЯ ЗАЩИТА**

### **7.1 Цель**

Цель настоящей главы заключается в том, чтобы обеспечить, чтобы противопожарные системы и средства были эффективными и находились в рабочем состоянии и чтобы были доступны средства эвакуации, с тем чтобы люди на судне при ожидаемых окружающих условиях могли безопасно и быстро проследовать с целью эвакуации на палубу посадки в спасательные шлюпки и плоты.

### **7.2 Функциональные требования**

7.2.1 Для достижения цели, указанной в пункте 7.1, выше, в правила настоящей главы введены следующие функциональные требования:

- .1 все элементы противопожарных систем и средств, если они установлены таким образом, что подвергаются воздействию внешней среды, должны быть защищены от обледенения и скопления снега;
- .2 местные органы управления оборудованием и механизмами должны быть расположены таким образом, чтобы избежать замораживания, скопления снега и обледенения и чтобы к ним сохранялся постоянный доступ;
- .3 в конструкции противопожарных систем и средств должна учитываться необходимость того, чтобы люди, когда это требуется, надевали объемное и громоздкое снаряжение для защиты от холода;
- .4 должны быть предусмотрены средства для того, чтобы удалять скопившийся лед и снег от мест доступа или чтобы предотвращать скопление льда и снега; и
- .5 средства пожаротушения должны соответствовать предусмотренному применению.

7.2.2 Кроме того, для судов, предназначенных к эксплуатации при низкой температуре воздуха, применяется следующее:

- .1 конструкция всех элементов противопожарных систем и средств должна быть такой, чтобы обеспечивать их доступность и эффективность при полярной рабочей температуре; и
- .2 материалы, используемые в противопожарных системах, подверженных воздействию внешней среды, должны быть пригодны для эксплуатации при полярной рабочей температуре.

### **7.3 Правила**

7.3.1 Для соблюдения требования пункта 7.2.1.1 применяется следующее:

- .1 отсечные и нагнетательные/вакуумные клапаны в местах, подверженных внешнему воздействию, должны быть защищены от обледенения, и к ним должен сохраняться постоянный доступ; и
- .2 все переносное радиооборудование двусторонней связи должно функционировать при полярной рабочей температуре.

7.3.2 Для соблюдения требования пункта 7.2.1.2 применяется следующее:

- .1 пожарные насосы, включая аварийные пожарные насосы, насосы для создания водяного тумана и для водораспыления, должны быть расположены в отсеках, в которых поддерживается температура выше точки замерзания;
- .2 пожарная магистраль должна быть устроена таким образом, чтобы подверженные внешнему воздействию участки могли быть изолированы и чтобы были обеспечены средства осушения таких участков. Нет необходимости, чтобы пожарные рукава и стволы были постоянно подключены к пожарной магистрали, они могут храниться в защищенном месте вблизи пожарных кранов;
- .3 снаряжение пожарного должно храниться в теплом месте на судне; и
- .4 если стационарные системы водяного пожаротушения расположены в помещении, отдельном от помещения для главных пожарных насосов, и в них используются отдельные приемные патрубки для забортной воды, для этих патрубков также должна быть предусмотрена возможность очистки от скопления льда.

7.3.3 Для соблюдения требования пункта 7.2.2.1 в местах, защищенных от температур замерзания, должны быть расположены переносные и полустационарные огнетушители, насколько это практически осуществимо. В местах, подверженных температурам замерзания, должны быть предусмотрены огнетушители, способные функционировать при полярной рабочей температуре.

7.3.4 Для соблюдения функциональных требований пункта 7.2.2.2, выше, материалы противопожарных систем, подверженных внешнему воздействию, должны быть одобрены Администрацией или признанной ею организацией с учетом стандартов, приемлемых для Организации<sup>11</sup>, или других стандартов, в которых предлагается эквивалентный уровень безопасности на основании полярной рабочей температуры.

## **ГЛАВА 8 – СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА И УСТРОЙСТВА**

### **8.1 Цель**

Цель настоящей главы – обеспечить безопасное покидание судна, эвакуацию и выживание.

---

<sup>11</sup> См. УТ S6 MAKO Use of Steel Grades for Various Hull Members – Ships of 90 m in Length and Above (2013) или требования УТИ MAKO по полярным классам (2011).

## **8.2      Функциональные требования**

Для достижения цели, указанной в пункте 8.1, выше, в правила настоящей главы введены следующие функциональные требования:

### **8.2.1    Выход наружу**

8.2.1.1 Открытые внешнему воздействию пути оставления судна должны оставаться доступными и безопасными с учетом возможного обледенения конструкций и скопления снега.

8.2.1.2 Спасательные шлюпки и плоты, а также устройства мест сбора и посадки в спасательные средства должны обеспечивать безопасное оставление судна с учетом возможных неблагоприятных внешних условий во время чрезвычайной ситуации.

### **8.2.2    Эвакуация**

8.2.2.1 Все спасательные средства и относящееся к ним оборудование должно обеспечивать безопасную эвакуацию и оставаться работоспособным при возможных неблагоприятных окружающих условиях в течение максимального расчетного времени спасения.

### **8.2.3    Выживание**

8.2.3.1 Для всех людей на судне должна быть предусмотрена необходимая термическая защита с учетом предполагаемого рейса, ожидаемых погодных условий (холод и ветер), а также вероятности нахождения в полярной воде, в зависимости от случая.

8.2.3.2 В спасательных средствах и относящемся к ним оборудовании должна быть предусмотрена вероятность функционирования в течение длительных периодов темноты с учетом предполагаемого рейса.

8.2.3.3 С учетом присутствия любых видов опасности, как определено в разделе 1 (Введение), должны быть предусмотрены ресурсы для обеспечения выживания после оставления судна либо в воде, либо на льду или на берегу в течение максимального расчетного времени спасания. Эти ресурсы должны обеспечивать:

- .1          пригодную для жизни среду;
- .2          защиту людей от воздействия холода, ветра и солнца;
- .3          пространство для размещения людей, одетых в термическую одежду в соответствии с окружающими условиями;
- .4          средства для приготовления питания;
- .5          безопасные места входа и выхода; и
- .6          средства связи с силами спасания.

## **8.3      Правила**

### **8.3.1    Выход наружу**

Для соблюдения функциональных требований пунктов 8.2.1.1 и 8.2.1.2, выше, применяется следующее:

- .1 для судов, подверженных обледенению, должны быть предусмотрены средства для удаления льда и снега с путей выхода наружу, мест сбора и посадки в спасательные средства, со спасательных шлюпок и плотов, их спусковых средств и с путей доступа к спасательным шлюпкам и плотам или средства для предотвращения обледенения всего вышеуказанного или скопления снега;
- .2 на судах, находящихся на этапе постройки [дата вступления в силу] или после этой даты, подверженные внешнему воздействию пути выхода наружу должны быть устроены таким образом, чтобы не препятствовать прохождению людей, одетых в одежду в соответствии с полярными условиями; и
- .3 для судов, предназначенных для эксплуатации при низких температурах воздуха, должна быть проведена оценка устройств посадки в спасательные средства, при этом должно необходимым образом учитываться, что на людях может быть надета дополнительная полярная одежда.

### **8.3.2 Эвакуация**

Для соблюдения функциональных требований пункта 8.2.2.1, выше, применяется следующее:

- .1 на судах должны иметься средства для обеспечения безопасной эвакуации людей, включая безопасное разворачивание аварийно-спасательного оборудования при его эксплуатации в покрытых льдом водах или непосредственно на льду, в зависимости от случая; и
- .2 если правила настоящей главы выполняются посредством добавления устройств, для которых требуется источник энергии, такой источник должен работать независимо от основного судового источника энергии.

### **8.3.3 Выживание**

8.3.3.1 Для соблюдения функциональных требований пункта 8.2.3.1, выше, применяется следующее:

- .1 на пассажирских судах для каждого человека на борту должен быть предусмотрен гидрокостюм соответствующего размера или теплозащитное средство; и
- .2 если требуется гидрокостюм, это должен быть гидрокостюм с теплоизолирующим слоем.

8.3.3.2 Для соблюдения функциональных требований пункта 8.2.3.2, выше, на судах, предназначенных для эксплуатации в течение длительных периодов темноты, для каждой спасательной шлюпки для работы в ледовых условиях должны быть предусмотрены прожекторы, пригодные для длительной работы.

8.3.3.3 Для соблюдения функциональных требований пункта 8.2.3.3, выше, применяется следующее:

- .1 спасательные шлюпки должны быть только частично закрытого типа или полностью закрытого типа; и
- .2 путем проведения оценки должно быть выявлено, требуются ли для судов ресурсы по выживанию для использования после оставления судна при нахождении на льду или на берегу, с тем чтобы обеспечить максимальную вероятность выживания в течение расчетного времени спасения.
- .3 С учетом оценки, указанной в пункте .2, выше, должны быть обеспечены соответствующие ресурсы по выживанию как для индивидуальных (индивидуальное снаряжение для выживания), так и для общих (групповое снаряжение для выживания) потребностей следующим образом:
  - .1 спасательные средства и групповое снаряжение для выживания, обеспечивающее надежную защиту всех людей на судне от прямого охлаждения под воздействием ветра;
  - .2 индивидуальное снаряжение для выживания в сочетании со спасательными средствами или групповым снаряжением для выживания, обеспечивающее достаточную термоизоляцию для поддержания температуры внутренней части тела человека в условиях полярной рабочей температуры; и
  - .3 индивидуальное снаряжение для выживания, обеспечивающее достаточную защиту для предотвращения обморожения конечностей в условиях полярной рабочей температуры.
- .4 Кроме того, если в оценке, указанной в пункте 8.3.3.3.1, выявлена возможность оставления судна и высадки на лед или на берег, применяется следующее:
  - .1 должно иметься групповое снаряжение для выживания, за исключением случаев, когда эквивалентный уровень жизнеобеспечения может быть достигнут при помощи обычных спасательных средств судна;
  - .2 если требуется, на судне в легкодоступных местах, насколько возможно близко от мест сбора или посадки в спасательные средства, должно храниться индивидуальное и групповое снаряжение для выживания в количестве, достаточном для 110% людей на судне;
  - .3 контейнеры для хранения группового снаряжения для выживания должны быть плавучими и должны иметь такую конструкцию, чтобы их можно было легко перемещать по льду;
  - .4 если при оценке выявлена необходимость наличия на судне индивидуального и группового снаряжения для выживания, должны быть указаны средства, обеспечивающие, что это снаряжение будет доступным после оставления судна;

- .5 в случае необходимости должно быть возможным, чтобы на спасательных шлюпках и плотках было размещено дополнительное снаряжение, это должно быть предусмотрено и для спусковых устройств спасательных шлюпок и плотов;
- .6 пассажиры должны получить инструктаж по применению индивидуального снаряжения для выживания и по действиям, которые необходимо предпринимать в случае чрезвычайной ситуации; и
- .7 члены экипажа должны получить подготовку по применению индивидуального снаряжения для выживания и группового снаряжения для выживания.

8.3.3.4 Для соблюдения функциональных требований пункта 8.2.3.3.4, выше, должны быть предусмотрены соответствующие аварийные рационы питания, достаточные для максимального расчетного времени спасания.

## **ГЛАВА 9 – БЕЗОПАСНОСТЬ МОРЕПЛАВАНИЯ**

### **9.1 Цель**

Цель настоящей главы заключается в предоставлении соответствующей навигационной информации и в обеспечении работоспособности навигационного оборудования для безопасности мореплавания.

### **9.2 Функциональные требования**

Для достижения цели, указанной в пункте 9.1, выше, в правила настоящей главы соответствующим образом введены следующие функциональные требования:

#### **9.2.1 Навигационная информация**

9.2.1.1 Суда должны иметь оборудование для получения актуальной информации для обеспечения безопасности мореплавания, включая информацию о ледовой обстановке.

9.2.1.2 Системы предоставления исходных курсов и определения местоположения должны быть пригодными для эксплуатации в соответствующих районах.

#### **9.2.2 Работоспособность навигационного оборудования**

Навигационное оборудование и системы должны иметь такую конструкцию, должны быть изготовлены и установлены таким образом, чтобы сохранять работоспособность при ожидаемых окружающих условиях в районе эксплуатации.

### **9.3 Правила**

#### **9.3.1 Навигационная информация**

9.3.1.1 Для соблюдения требований пункта 9.2.1, выше, применяется следующее:



- .1 на судах должно иметься оборудование, способное получать и отображать информацию по ледовой обстановке [толщине и сплоченности льда]; и
- .2 на судах должны иметься два независимых эхолота.

9.3.1.2 Для соблюдения требований пункта 9.2.1.2, выше, применяется следующее:

- .1 на судах должно иметься два немагнитных устройства для определения и отображения курса. Эти устройства должны быть независимы, и, если они являются энергопотребляющими, они должны быть подключены к основному и аварийному источникам питания на судне, а также к [индивидуальному бесперебойному источнику питания, минимальная продолжительность работы которого составляет 30 минут]; и
- .2 на судах, следующих за пределы широты 80 градусов, должен иметься по меньшей мере один компас ГНСС или равноценное устройство.

### **9.3.2 Работоспособность навигационного оборудования**

Для соблюдения требований пункта 9.2.2.1, выше, применяется следующее:

- .1 Суда, предназначенные для эксплуатации при низкой температуре воздуха, должны быть оснащены подходящими средствами для устранения обледенения на окнах поста управления судном в достаточной мере для того, чтобы обеспечить незатрудненный обзор с поста управления в нос и в корму.
- .2 На окнах, указанных в .1, должны быть предусмотрены достаточные средства для очистки растаявшего льда, замерзающего дождя, снега, тумана и брызг снаружи и скопившегося конденсата изнутри. Механические средства очистки наружной стороны окна от влаги должны иметь такую конструкцию, чтобы приводящий их в движение механизм был защищен от замораживания или обледенения, что станет препятствием для его эффективной работы.
- .3 Должны быть предусмотрены средства для предотвращения обледенения антенн, необходимых для навигации, связи и безопасной эксплуатации.
- .4 На судах должно иметься два дистанционно управляемых с мостика вращающихся прожектора с узкой фокусировкой луча для освещения по дуге протяженностью 360 градусов. Если такой охват невозможен, на каждом крыле ходового мостика должны быть размещены два вспомогательных прожектора, по одному на крыле.
- .5 [Для судов, предназначенных для эксплуатации в ледовых условиях], применяется следующее:
  - .1 если в состав оборудования, требуемого главой V Конвенции СОЛАС или настоящей главой, входят датчики, выступающие ниже корпуса судна, такие датчики должны быть защищены ото льда;

- .2 [на судах категории А, [находящихся на этапе постройки [дата] или после этой даты], крылья мостика должны быть закрытыми или должны иметь такую конструкцию, чтобы защитить навигационное оборудование и работающий персонал; и
- .3 на судах, которые могут участвовать в операциях ледокольной проводки, должен иметься включаемый вручную красный проблесковый огонь, видимый с кормы, для указания остановки судна. Видимость этого огня должна составлять как минимум две (2) морские мили, горизонтальный и вертикальный секторы обзора должны отвечать требованиям МППСС к кормовым огням.

## **ГЛАВА 10 – СВЯЗЬ**

### **10.1 Цель**

Цель настоящей главы заключается в том, чтобы обеспечить эффективную связь для судов, спасательных шлюпок и спасательных плотов во время обычной эксплуатации и в случае аварии с учетом эксплуатации в высоких широтах.

### **10.2 Функциональные требования**

Для достижения цели, указанной в 10.1, выше, в правила настоящей главы соответствующим образом введены следующие функциональные требования.

#### **10.2.1 Судовая связь**

- 10.2.1.1 [С помощью судового оборудования] должна быть обеспечена двусторонняя голосовая связь и связь для приема и передачи данных, [надежная] во всех точках по маршрутам эксплуатации, с учетом ограничений береговых станций [и имеющейся спутниковой связи];
- 10.2.1.2 Если планируется движение судов в караване и операции проводки, должны быть предусмотрены подходящие средства связи.
- 10.2.1.3 Должно быть предусмотрено соответствующее оборудование связи для обеспечения медицинской помощи с воздуха в полярных районах.

(Примечание: необходимо разъяснить, какая именно медицинская помощь с воздуха является доступной/возможной.)

#### **10.2.2 Возможности связи спасательных шлюпок и спасательных плотов**

- 10.2.2.1 [На всех [дежурных шлюпках] и спасательных шлюпках при разобщении должен иметься по меньшей мере один комплект оборудования для передачи и приема совместимых с ГМССБ сообщений, пригодного для подачи сигналов бедствия, определения местоположения [и для местной связи; и]
- 10.2.2.2 На всех [других] спасательных шлюпках и спасательных плотов всегда при их разобщении [при эвакуации] должно иметься подходящее оборудование для [подачи сигналов бедствия и] определения местоположения.

## **10.3 Правила**

### **10.3.1 Судовая связь**

10.3.1.1 Для соблюдения функциональных требований пункта 10.2.1.3, выше, на судах, предназначенных для обеспечения ледокольной проводки], должна иметься специальная система подачи звуковых сигналов в направлении в корму, с тем чтобы указывать следующим за ними судам маневрирование при проводке и аварийные маневры, как описано в Международном своде сигналов.

10.3.1.2 Для соблюдения функциональных требований пункта 10.2.1.4, выше, судовые средства для обеспечения местной связи должны включать [судовую аппаратуру ОВЧ-ЦИВ и аппаратуру голосовой связи с воздушными судами на частотах 121,5 и 123,1 МГц.

### **10.3.2 Возможности связи спасательных шлюпок и спасательных плотов**

10.3.2.1 Для соблюдения функциональных требований пункта 10.2.2.1, выше, применяется следующее:

- .1 средства местной связи на спасательных шлюпках должны включать судовую аппаратуру ОВЧ-ЦИВ и аппаратуру голосовой связи с воздушными судами на частотах 121,5 и 123,1 МГц;
- .2 на всех дежурных и спасательных шлюпках должно иметься оборудование для местной связи для использования во время операций спасания при эвакуации на воду, на лед или на сушу; и
- .3 [в требуемое пунктом 10.2.2 оборудование для подачи сигналов бедствия и определения местоположения должны входить [АРБ-САРТ и АИС-САРТ] [АРБ и поисково-спасательные приборы для определения местоположения]. Такое оборудование должно отвечать эксплуатационным требованиям, указанным в Конвенции СОЛАС, либо другое оборудование, совместимое с ГМССБ и приемлемое для Администрации.]

10.3.2.2 [Обязательное оборудование связи для использования на спасательных шлюпках, спасательных плотках и дежурных шлюпках должно оставаться работоспособным в течение максимального расчетного времени спасания].

## **ГЛАВА 11 – ПЛАНИРОВАНИЕ РЕЙСА**

### **11.1 Цель**

Целью настоящей главы является обеспечение того, чтобы компании, капитану и экипажу предоставлялась достаточная информация с тем, чтобы эксплуатация могла осуществляться с необходимым учетом безопасности судна и людей на борту, а также, в зависимости от случая, защиты окружающей среды.

### **11.2 Функциональные требования**

Для достижения цели, указанной в пункте 11.1, выше, в плане рейса должны учитываться возможные виды опасности предполагаемого рейса.

### 11.3 Требования

Для соблюдения требований пункта 11.2 капитан должен рассматривать маршрут в полярных водах с учетом следующего:

- .1 процедуры, требуемые в НЭПВ;
- .2 любые ограничения имеющихся гидрографических данных и средств навигационного ограждения;
- .3 актуальная информация о протяженности и типе льда и айсбергов в районе предполагаемого маршрута;
- .4 статистическая информация о ледовой обстановке и температуре за предыдущие годы;
- .5 места убежища;
- .6 актуальная информация о местах обитания морских млекопитающих, плотности популяций, включая данные о районах сезонной миграции, а также меры, которые необходимо принимать в случае встречи с ними<sup>12</sup>;
- .7 актуальная информация о соответствующих системах установления путей движения судов, рекомендациях в вопросах скорости и о службах управления движением судов в отношении районов, для которых имеются данные о плотности популяций морских млекопитающих, включая районы сезонной миграции<sup>13</sup>;
- .8 находящиеся под защитой районы на маршруте, установленные на национальном и международном уровне; и
- .9 эксплуатация в районах, удаленных от возможностей САР<sup>14</sup>.

### [11.4 Передача сообщений]

Перед входом в полярные воды суда должны передавать сообщения в адрес признанной системы передачи сообщений о местоположении, к которой имеется доступ у органов поиска и спасания.]

## ГЛАВА 12 –УКОМПЛЕКТОВАНИЕ ЭКИПАЖЕМ, ПОДГОТОВКА И ОЗНАКОМЛЕНИЕ

### 12.1 Цель

Цель настоящей главы – обеспечить, чтобы суда были соответствующим образом укомплектованы опытным персоналом, обладающим надлежащей квалификацией и подготовкой.

---

<sup>12</sup> См. циркуляр МЕРС/Circ.674 on Guidance document for minimizing the risk of ship strikes with cetaceans.

<sup>13</sup> См. циркуляр МЕРС/Circ.674 on Guidance document for minimizing the risk of ship strikes with cetaceans.

<sup>14</sup> См. циркуляр МСC.1/Circ.1184 on Enhanced contingency planning guidance for passenger ships operating in areas remote from SAR facilities и А.999(25) о *Руководстве по планированию рейса для пассажирских судов, эксплуатирующихся в отдаленных районах.*

## 12.2 Функциональные требования

12.2.1 Для достижения цели, указанной в пункте 12.1.1, выше, в правила настоящей главы введены следующие функциональные требования:

- .1 компании должны обеспечить, чтобы капитаны, старшие помощники и члены командного состава, несущие ходовую навигационную вахту на судах, эксплуатирующихся в полярных водах, получили соответствующую подготовку по выработке навыков, требующихся для выполнения соответствующих обязанностей в рамках занимаемой должности с учетом положений Конвенции и Кодекса ПДНВ с поправками.

## 12.3 Правила

12.3.1 Для соблюдения функциональных требований пункта 12.2.1, выше, при эксплуатации судов в полярных водах капитаны, старшие помощники и члены командного состава, несущие ходовую навигационную вахту, должны иметь квалификацию в соответствии с главой V Конвенции и Кодекса ПДНВ с поправками следующим образом:

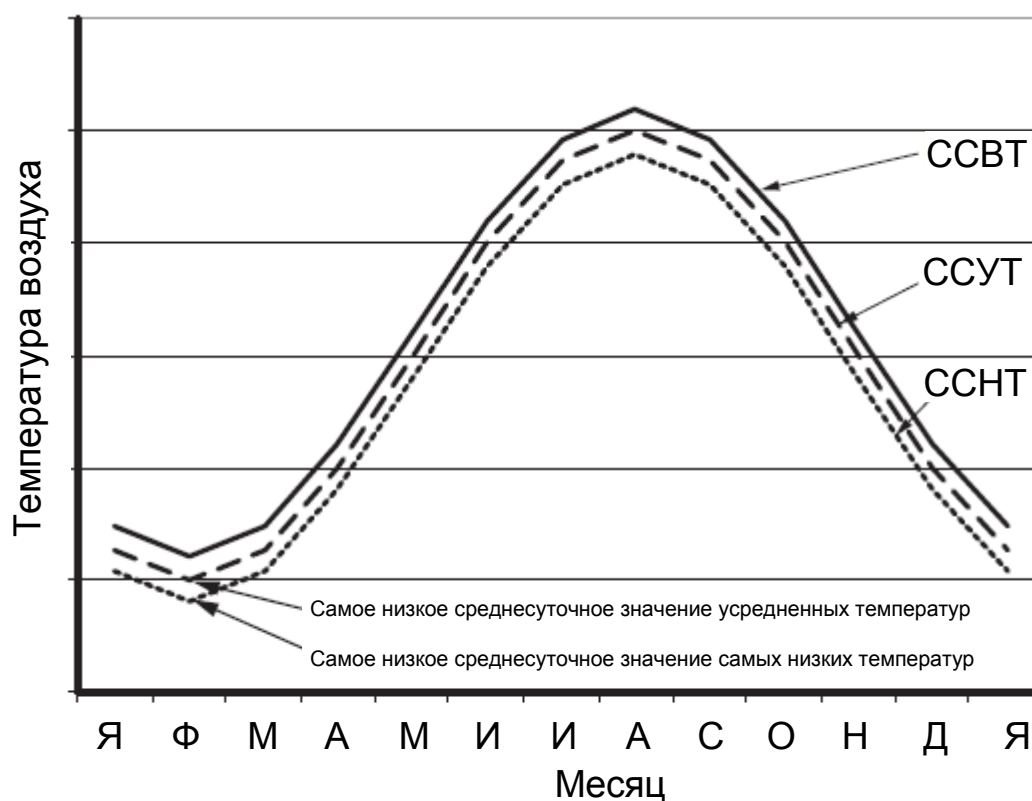
Ледовые условия	Танкеры	Пассажирские суда	Прочее
Чистая вода	Не применимо	Не применимо	Не применимо
Отдельные льдины	Начальная подготовка для капитана, старшего помощника и лиц командного состава, несущих ходовую навигационную вахту	Начальная подготовка для капитана, старшего помощника и лиц командного состава, несущих ходовую навигационную вахту	Не применимо
Прочие условия	Подготовка по расширенной программе для капитана и старшего помощника. Начальная подготовка для лиц командного состава, несущих ходовую навигационную вахту	Подготовка по расширенной программе для капитана и старшего помощника. Начальная подготовка для лиц командного состава, несущих ходовую навигационную вахту	Подготовка по расширенной программе для капитана и старшего помощника. Начальная подготовка для лиц командного состава, несущих ходовую навигационную вахту

12.3.2 Каждый член экипажа в соответствии с назначенными обязанностями должен быть ознакомлен с процедурами и оборудованием, которые описаны в Наставлении по эксплуатации в полярных водах или на которые в нем делается ссылка.

## ЧАСТЬ I-B

### ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РУКОВОДЯЩИЕ УКАЗАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ПОЛОЖЕНИЙ ВВЕДЕНИЯ И ЧАСТИ I-A

#### 1 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РУКОВОДЯЩИЕ УКАЗАНИЯ К ОПРЕДЕЛЕНИЯМ, СОДЕРЖАЩИМСЯ В РАЗДЕЛЕ 2 ВВЕДЕНИЯ



#### Определения, используемые на рисунке выше

ССВТ – Среднесуточная высокая температура

ССУТ – Среднесуточная усредненная температура

ССНТ – Среднесуточная низкая температура

#### Руководящие инструкции по определению ССНТ:

- 1 Определить суточную низкую температуру за каждый день в течение 10-летнего периода.
- 2 Определить средние значения для каждого дня в течение 10-летнего периода.
- 3 Составить график средних суточных значений за год.
- 4 Выбрать самое низкое значение из средних значений для сезона эксплуатации.

## 2 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РУКОВОДЯЩИЕ УКАЗАНИЯ К ГЛАВЕ 1 (ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ)

**[1 Ограничения по плаванию во льдах в свидетельстве судна полярного плавания**

Настоящие руководящие указания предназначены для оказания помощи при назначении ограничений по плаванию во льдах в свидетельстве судна полярного плавания. Основная информация, содержащаяся в свидетельстве, может быть дополнена другой информацией, включенной в судовое Наставлении по эксплуатации в полярных водах, как описано в руководящих указаниях к главе 2.

Ограничения по безопасности конструкции при эксплуатации в условиях ровного сплошного льда могут быть назначены в соответствии с рисунком 1 и таблицей 1. При эксплуатации в иных ледовых условиях для установления порога безопасной эксплуатации должна использоваться эквивалентная толщина льда в соответствии с системой руководящих указаний для оператора, приемлемой для Администрации.

Категория	Ледовый класс	Верхний предел толщины льда (см)								
		10	15	30	50	70	120	200	300	
		Молодой	Молодой/серый	Молодой/серый/белый	Тонкий/первой стадии	Тонкий/второй стадии	Средний	Толстый	Многолетний лед/ до 3 м	Многолетний лед/ >3 м
A <sup>1</sup>	PC1									
	PC2									
	PC3									
	PC4									
	PC5									
B <sup>1</sup>	PC6									
	PC7									
C <sup>2</sup>	1B									
	1C									
	II									
	O/W									

В пределах возможностей

Пограничные возможности

За пределами стандартных возможностей

Примечания

1 – Могут использоваться равноценные замены, как предусмотрено в части I-B

2 – Представленные здесь балтийские ледовые классы могут быть заменены на равноценные данные, как предусмотрено в NELCOM 25/7

**Рисунок 1. Ледовые возможности в условиях сплошного льда с точки зрения безопасности конструкции**

**Таблица 1. Ледовые возможности в условиях сплошного льда и коды по безопасности конструкции**

Категория	Ледовый класс	Предельная толщина льда (м)	Предельная толщина льда для эксплуатации на малых скоростях (м)	Код
<b>A<sup>1</sup></b>	ПК1	Любой лед		A1
	ПК2	Любой лед		A2
	ПК3	лед >3м	Любой лед	A3
	ПК4	2,00	3,00	A4
	ПК5	1,20	3,00	A5
<b>B<sup>1</sup></b>	ПК6	0,70	2,00	B1
	ПК7	0,70	1,20	B2
<b>C<sup>2</sup></b>	1B	0,50		C1
	1C	0,30		C2
	1D	0,15		C3
	O/W	0,10		C4

- Примечания 1 – Могут использоваться равноценные замены, как предусмотрено в части I-B  
2 – Представленные здесь балтийские ледовые классы могут быть заменены на равноценные данные, как предусмотрено в HELCOM 25/7

В свидетельстве должен быть указан код эксплуатации, представленный в последней колонке таблицы 1.

Переход в условиях льда, толщина которого находится между верхней и нижней величинами, должен осуществляться только при скоростях, ограниченных следующими значениями:

5 узлов для судов категории А

3 узла для судов категории В

0 узлов для судов категории С

или как определено системой руководящих указаний для оператора, приемлемой для Администрации. Этих скоростей необходимо придерживаться независимо от двигательных ледокольных возможностей судна.

На судах, где имеются системы измерения и мониторинга ледовой нагрузки, эти системы могут использоваться для более точного определения безопасной эксплуатационной скорости, при условии согласия Администрации.

Все представленные выше руководящие указания относятся к эксплуатации в условиях прочного льда. При эксплуатации в условиях разрушающегося льда в руководящих указаниях для оператора уровни эксплуатационных возможностей могут быть изменены. ]



## **2 Эксплуатационные требования**

Для установки на новых и существующих судах может быть принята система, которая была принята ранее на основании свидетельств изготовителя, свидетельств классификационного общества и/или удовлетворительной эксплуатации существующих систем, если Организацией не приняты никакие эксплуатационные требования или требования к испытаниям.

## **3 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РУКОВОДЯЩИЕ УКАЗАНИЯ К ГЛАВЕ 2 (НАСТАВЛЕНИЕ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ В ПОЛЯРНЫХ ВОДАХ (НЭПВ))**

### **3.1 Рекомендации по содержанию наставления по эксплуатации в полярных водах**

Наставление по эксплуатации в полярных водах (НЭПВ) посвящено всем аспектам эксплуатации, рассматриваемым в главе 2 части 1-А Полярного кодекса. Если в каких-либо других документах судна имеется относящаяся к данным вопросам информация, процедуры или схемы, нет необходимости воспроизводить этот материал в НЭПВ, но на соответствующий справочный документ может быть сделана перекрестная ссылка.

Образец содержания приводится в добавлении 2.

Образец следует общей структуре главы 2. Не каждый раздел из изложенных ниже будет применим для каждого судна полярного плавания. Для многих судов категории С, которые выполняют периодические или ограниченные полярные рейсы, нет необходимости иметь процедуры для ситуаций, вероятность возникновения которых является крайне низкой. Однако было бы целесообразно сохранить общую структуру НЭПВ в качестве напоминания о том, что если изменяются условия, то и содержание наставления, возможно, также будет необходимо обновить. Если какой-либо аспект отмечен как «не применимо», для Администрации это также служит указанием о том, что данный аспект был рассмотрен, а не просто опущен.

### **3.2 Руководящие указания по навигации при ледокольной поддержке**

При навигации с использованием ледокольной поддержки должно учитываться следующее:

- .1 при приближении к месту сбора ледового каравана для следования за ледоколом/ледоколами или, если ледокольная проводка организована для одного судна, при подходе к точке встречи с этим ледоколом судно должно установить радиосвязь на канале 16 ОБЧ и действовать в соответствии с инструкциями ледокола;
- .2 ледокол, оказывающий поддержку в составе ледового каравана судов, осуществляет командование судами в караване;
- .3 положение судна в ледовом караване определяется ледоколом, оказываются поддержку;
- .4 суда в караване, в соответствии с указаниями ледокола, оказывающего поддержку, должны установить связь с ледоколом на канале ОБЧ, указанном ледоколом;
- .5 во время следования в ледовом караване судно выполняет указания ледокола;

- .6 положение судна в ледовом караване, скорость и расстояние до впереди идущего судна должны быть такими, как указано ледоколом;
- .7 о любых трудностях в том, что касается сохранения положения в ледовом караване, скорости и/или расстояния до любого другого судна в ледовом караване, судно должно незамедлительно уведомить ледокол; и
- .8 судно должно незамедлительно сообщить ледоколу о любом повреждении.

### 3.3 **Руководящие указания по разработке планов действий в чрезвычайных ситуациях**

При разработке судовых планов действий в чрезвычайных ситуациях суда должны рассмотреть меры по борьбе за живучесть судна по аварийной передаче жидкостей и по доступу к танкам и помещениям во время спасательных операций.

**См. также дополнительные руководящие указания к главе 9.**

## 4 **ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РУКОВОДЯЩИЕ УКАЗАНИЯ К ГЛАВЕ 3 (КОНСТРУКЦИЯ СУДНА)**

### **Метод определения равноценного ледового класса**

1 Представленные ниже руководящие указания предназначены для оказания помощи при определении равноценности стандартам, приемлемым для Организации, которые указаны в главах 3 и 6 Кодекса. Методология соответствует руководству, разработанному Организацией<sup>15</sup>, но при этом допускается применение упрощенного подхода.

2 Основной подход при рассмотрении равноценности для категорий А и В может быть одинаковым для новых и существующих судов. При таком подходе проводится сравнение других ледовых классов с полярными классами МАКО. Для ледовых классов в категории С для оказания помощи собственникам и Администрациям<sup>16</sup> имеется дополнительная информация о сравнении уровней усиления. Направление запроса о равноценности и необходимой сопутствующей информации входят в обязанности собственника/оператора. Анализ/одобрение любого запроса о равноценности выполняется Администрацией государства флага или признанной организацией, действующей от ее имени согласно положениям Кодекса ПО. Ряд классификационных обществ, а также некоторые администрации и иные третьи стороны разработали простые в применении инструменты для определения соблюдения конструктивных требований МАКО к судам полярного класса.

3 Предполагается, что сфера применения упрощенной оценки равноценности [(со ссылкой на пункты 6.1–6.3, ниже)] ограничена выбором материалов, конструктивной прочностью корпуса и главными механизмами.

4 Если не установлена полная и прямая равноценность, может быть принят равноценный уровень риска в соответствии с руководящими указаниями, предоставленными Организацией. Возрастание вероятности какого-либо события может быть ском-

---

<sup>15</sup> См. циркуляр MSC.1/Circ.1455 Guidelines for the approval of alternatives and equivalents as provided for in various IMO instruments.

<sup>16</sup> См. приложение к Рекомендации 25/7 HELCOM, Safety of Winter Navigation in the Baltic Sea Area, на сайте [www.helcom.fi](http://www.helcom.fi)

пенсировано снижением масштаба его последствий. В качестве альтернативы, при снижении вероятности потенциально могут быть допущены более серьезные последствия. Например, для какого-либо района корпуса недостаток местного уровня прочности или класса материала может быть принят, если внутренний отсек в этой районе – это пустое пространство, местное повреждение которого не подвергнет риску общую безопасность судна и не приведет к выбросу загрязнителей.

5 Для существующих судов при оценке риска полезным является опыт эксплуатации. Например, для существующего судна, имеющего опыт эксплуатации в полярных ледовых условиях, недостаточный размер ледового пояса обшивки (районы корпуса) может оказаться приемлемым, если для незащищенного района не отмечалось повреждений; т.е. судно, в основном отвечающее требованиям к классу ПК5, но в ограниченных районах имеющее класс только ПК7, может, тем не менее, рассматриваться как судно категории А класса ПК5. Во всех подобных случаях в судовой документации должны быть четко отражены характер и объем любых расхождений.

6 Процесс оценки включает следующие этапы:

- .1 выбрать соответствующий полярный класс для определения равноценности;
- .2 сравнить используемые в конструкции материалы с минимальными требованиями УТ МАКО по полярным классам; выявить любые несоответствия;
- .3 сравнить уровни прочности конструкции корпуса и компонентов механического оборудования с требованиями УТ МАКО по полярным классам; выразить уровни соответствия в количественном виде.

7 Если на этапах 1–3 выявлены серьезные расхождения, для подтверждения равноценности необходимо осуществить дополнительные этапы, как описано ниже:

- .4 выявить любые меры по снижению риска, предусмотренные в конструкции судна (сверх требований Кодекса и УТ МАКО);
- .5 если применимо, предоставить документацию по опыту эксплуатации существующих судов в условиях, соответствующих ледовому классу, равноценность которому является целью оценки;
- .6 выполнить оценку с учетом информации, полученной на этапах 1–5, в зависимости от случая, и принципов, описанных в пунктах 2–6, выше.

8 В документации, предоставляемой вместе с заявлением об оценке равноценности, должен быть указан каждый выполненный этап и должна предоставляться достаточная сопутствующая информация для обоснования оценки.

9 Если для судна категории А или В его государство флага признало равноценность его ледового класса, это должно быть отмечено в свидетельстве судна полярного плавания.

## 5 **ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РУКОВОДЯЩИЕ УКАЗАНИЯ К ГЛАВЕ 4 (ОСТОЙЧИВОСТЬ И ДЕЛЕНИЕ НА ОТСЕКИ)**

Отсутствуют.

6        **ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РУКОВОДЯЩИЕ УКАЗАНИЯ К ГЛАВЕ 5  
(ВОДОНЕПРОНИЦАЕМОСТЬ И НЕПРОНИЦАЕМОСТЬ ПРИ  
ВОЗДЕЙСТВИИ МОРЯ)**

Отсутствуют.

7        **ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РУКОВОДЯЩИЕ УКАЗАНИЯ К ГЛАВЕ 6  
(МЕХАНИЧЕСКИЕ УСТАНОВКИ)**

См. дополнительные руководящие указания к главе 3.

8        **ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РУКОВОДЯЩИЕ УКАЗАНИЯ К ГЛАВЕ 7 (ПОЖАРНАЯ  
БЕЗОПАСНОСТЬ/ПРОТИВОПОЖАРНАЯ ЗАЩИТА)**

Отсутствуют.

9        **ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РУКОВОДЯЩИЕ УКАЗАНИЯ К ГЛАВЕ 8  
(СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА И УСТРОЙСТВА)**

9.1      **Образец индивидуального снаряжения для выживания**

При рассмотрении вопроса о том, какое снаряжение должно входить в индивидуальный комплект для выживания, необходимо учитывать следующее:

<b>Предлагаемое снаряжение</b>
Защитная одежда (головной убор, перчатки, носки, защита лица и шеи и т.д.)
Крем для защиты кожи
Теплозащитное средство
Солнечные очки
Свисток
Кружка для питья
Перочинный нож
Руководство по выживанию в полярных условиях
Аварийный запас питания
Сумка

## 9.2 Образец группового снаряжения для выживания

При рассмотрении вопроса о том, какое снаряжение должно входить в групповой комплект для выживания, необходимо учитывать следующее:

Предлагаемое снаряжение
Укрытие – палатки, или штормовое укрытие, или равноценные средства в количестве, достаточном для максимального количества людей
Теплозащитное средство или равноценное средство в количестве, достаточном для максимального количества людей
Спальные мешки, как минимум один на двоих
Спальные матрасы из пеноматериала или подобные средства, как минимум один на двоих
Лопаты – не менее 2
Предметы гигиены (например, туалетная бумага)
Плитка и горючее в количестве, достаточном для максимального количества людей на берегу и максимального расчетного времени спасания
Аварийный запас питания в количестве, достаточном для максимального количества людей на берегу и максимального расчетного времени спасания
Карманный фонарик – один на палатку
Водостойкие спички и спички, пригодные для использования при сильном ветре, – два коробка на палатку
Свисток
Сигнальное зеркало
Емкости для воды и таблетки для обеззараживания воды
Запасной комплект индивидуального снаряжения для выживания
Контейнер для группового снаряжения для выживания (водонепроницаемый и обладающий плавучестью)

## 10 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РУКОВОДЯЩИЕ УКАЗАНИЯ К ГЛАВЕ 9 (БЕЗОПАСНОСТЬ МОРЕПЛАВАНИЯ)

10.1 Должно поощряться применение радиолокационных станций, оборудованных средствами для более точного распознавания льда, особенно для использования на мелководье.

10.2 Поскольку в настоящее время навигационные карты во многих районах полярных вод не предоставляют надлежащей информации для прибрежного плавания, командному составу, ответственному за навигацию, необходимо:

- .1 тщательно планировать рейс и осуществлять необходимый контроль во время рейса с учетом информации и руководящих указаний, содержащихся в соответствующих навигационных пособиях;
- .2 быть ознакомленным со статусом гидрографических промеров и знать о наличии и о качестве картографических данных для районов, в которых они планируют плавание;
- .3 знать о возможных расхождениях между картографическими данными и данными ГНСС о местоположении; и
- .4 стремиться планировать маршрут в районах, представленных на картах, и на безопасном расстоянии от известных малых глубин, придерживаясь, насколько это возможно, установленных маршрутов.

10.3 При любом отклонении от запланированного маршрута необходимо проявлять особую осторожность. Например (также при работе на континентальном шельфе):

- .1 Для выявления любых признаков неожиданного изменения глубины должен работать эхолот, за данными которого должен вестись мониторинг, особенно если карта не основана на полном исследовании морского дна.
- .2 При любой возможности должна проводиться перекрестная проверка информации о местоположении (например, визуальной, с помощью радиолокационных средств и ГНСС). Моряки должны в обязательном порядке предоставлять соответствующим картографическим организациям (Гидрографический офис) любую информацию, которая может оказаться полезной для усовершенствования морских навигационных карт и пособий.

## **11 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РУКОВОДЯЩИЕ УКАЗАНИЯ К ГЛАВЕ 10 (СВЯЗЬ)**

Отсутствуют.

## **12 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РУКОВОДЯЩИЕ УКАЗАНИЯ К ГЛАВЕ 11 (ПЛАНИРОВАНИЕ РЕЙСА)**

При разработке и выполнении плана рейса суда должны рассмотреть следующее:

- .1 Должны быть рассмотрены любые существующие передовые практики на случай обнаружения морских млекопитающих с тем, чтобы свести к минимуму любое неоправданное вмешательство.
- .2 Если движение судов осуществляется вблизи районов культурного наследия и культурной ценности, проводить планирование таким образом, чтобы свести к минимуму воздействие судна во время рейса.

**См. также дополнительные руководящие указания к главе 9.**

**13      ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РУКОВОДЯЩИЕ УКАЗАНИЯ К ГЛАВЕ 12  
(УКОМПЛЕКТОВАНИЕ ЭКИПАЖЕМ, ПОДГОТОВКА И ОЗНАКОМЛЕНИЕ)**

Отсутствуют.

**[ЧАСТЬ II-A  
МЕРЫ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ [МЕРЫ ПО ЗАЩИТЕ  
ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ]**

**ГЛАВА 1 – ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ**

**1.1 Применение**

1.1.1 Если прямо не указано иное, суда, эксплуатирующиеся в полярных водах, должны отвечать положениям настоящей главы.

[1.1.2 Суда, находящиеся на этапе постройки ранее [дата вступления в силу], должны отвечать требованиям Кодекса, за исключением пункта 1.4.2.2, к [дата должна быть определена]].

**1.2 Цель**

Цель настоящей главы заключается в предоставлении средств для снижения и, в практически возможной степени, предотвращения вредного воздействия на окружающую среду нефти с судов с учетом особых условий окружающей среды и уровней устойчивости к внешним воздействиям в полярных водах.

**1.3 Функциональные требования**

Для достижения цели, указанной в пункте 1.3, выше, в правила настоящей главы соответствующим образом введены следующие функциональные требования:

- .1 Для избежания воздействия на окружающую среду нефти или нефтесодержащих смесей во время обычной эксплуатации должны быть предусмотрены планы, инструкции, записи, процедуры и средства.
- .2 Суда должны иметь такую конструкцию, чтобы свести к минимуму риск любого воздействия на окружающую среду нефти или нефтесодержащих смесей в случае создания чрезвычайной ситуации, особенно такой, которая может стать причиной разлива нефти в покрытых льдом водах, также на судах должны иметься соответствующие планы для этой цели.

**1.4 Требования**

1.4.1 Для соблюдения функциональных требований пункта 1.4.1, выше, применяется следующее:

- .1 в любых наставлениях и записях, требуемых Приложением I к Конвенции МАРПОЛ, должна учитываться эксплуатация в полярных водах; и
- .2 любой сброс в море нефти или нефтесодержащих смесей с любых судов должен быть запрещен.

1.4.2 Для соблюдения функциональных требований пункта 1.4.1.2, выше, применяется следующее:

- .1 в судовом плане чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью, требуемом Приложением I к Конвенции МАРПОЛ, должна учитываться эксплуатация в полярных водах; и



- .2 для судов категорий А и В, находящихся на этапе постройки [дата вступления в силу] или после этой даты, все танки, используемые для перевозки нефти или нефтесодержащих смесей, должны отстоять от наружной обшивки на расстояние не менее 760 мм. Если это практически не выполнимо, настоящее требование может не выполняться для содержащих нефть или нефтесодержащие смеси танков, которые расположены в районе машинного помещения и емкость каждого из которых составляет 20 м<sup>3</sup> или менее.

## **ГЛАВА 2 – ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВРЕДНЫМИ ЖИДКИМИ ВЕЩЕСТВАМИ**

### **2.1 Применение**

2.1.1 Если прямо не указано иное, суда, эксплуатирующиеся в полярных водах, должны отвечать положениям настоящей главы.

[2.1.2 Суда, построенные ранее [дата вступления в силу], должны отвечать требованиям Кодекса за исключением 2.4.2.2 к [дата должна быть определена]].

### **2.2 Цель**

Цель настоящей главы заключается в предоставлении средств для снижения и, в практически возможной степени, предотвращения вредного воздействия на окружающую среду вредных жидких веществ с судов с учетом особых условий окружающей среды и уровней устойчивости к внешним воздействиям в полярных водах.

### **2.3 Функциональные требования**

Для достижения цели, указанной пункта 2.3, выше, в правила настоящей главы соответствующим образом введены следующие функциональные требования:

- .1 для избежания воздействия на окружающую среду вредных жидких веществ во время обычной эксплуатации должны быть предусмотрены записи, инструкции и средства; и
- .2 суда должны иметь такую конструкцию, чтобы свести к минимуму риск воздействия на окружающую среду вредных жидких веществ в случае создания чрезвычайной ситуации, также на судах должны иметься соответствующие планы для этой цели.

### **2.4 Требования**

2.4.1 Для соблюдения функциональных требований пункта 2.3.1, выше, применяется следующее:

- .1 в журнале грузовых операций и в Руководстве по методам и устройствам, требуемыми Приложением II к Конвенции МАРПОЛ, должна учитываться эксплуатация в полярных водах; и
- .2 запрещен любой сброс в море вредных жидких веществ или смесей, содержащих такие вещества.

2.4.2 Для соблюдения функциональных требований в пункте 2.4.2, выше, применяется следующее:

- .1 в судовом плане чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря вредными жидкими веществами, требуемом Приложением II к Конвенции МАРПОЛ, должна учитываться эксплуатация в полярных водах; и
- .2 для судов категорий А и В, находящихся на этапе постройки [дата вступления в силу] или после этой даты, все танки, используемые для перевозки вредных жидких веществ, должны отстоять от наружной обшивки на расстояние не менее 760 мм.

### **ГЛАВА 3 – ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВРЕДНЫМИ ВЕЩЕСТВАМИ В УПАКОВКЕ**

Зарезервировано.

### **ГЛАВА 4 – ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ СТОЧНЫМИ ВОДАМИ С СУДОВ**

#### **4.1 Применение**

4.1.1 Если прямо не указано иное, суда, эксплуатирующиеся в полярных водах, должны отвечать положениям настоящей главы.

[4.1.2 Суда, построенные до [дата вступления в силу], должны отвечать требованиям Кодекса за исключением 4.4.1.2 к [дата должна быть определена]].

#### **4.2 Цель**

Цель настоящей главы заключается в предоставлении средств для снижения и, в практически возможной степени, предотвращения вредного воздействия на окружающую среду сточных вод с судов с учетом особых условий окружающей среды и уровней устойчивости к внешним воздействиям в полярных водах.

#### **4.3 Функциональные требования**

Для достижения цели, указанной в пункте 4.3, выше, при эксплуатации судов должен быть сведен к минимуму риск воздействия на окружающую среду сбросов сточных вод с судов.

#### **4.4 Требования**

4.4.1 Для соблюдения функциональных требований пункта 4.4, выше, применяется следующее:

- .1 При условии выполнения положений правила 3 Приложения IV к Конвенции МАРПОЛ сброс сточных вод в пределах полярных вод подлежит выполнению следующих дополнительных требований в соответствии

со стандартами [, одобренными Администрацией на основании руководства, разработанного] [приемлемого для] Организации<sup>17</sup>:

- .1 сброс измельченных и обеззараженных сточных вод, разрешенный согласно правилу 11.1.1 Приложения IV к Конвенции МАРПОЛ, должен осуществляться на расстоянии более 3 морских миль от любого шельфового ледника или припая и насколько возможно далеко от районов, где сплоченность льда превышает 1/10;
  - .2 сброс неизмельченных и необеззараженных сточных вод согласно правилу 11.1.1 Приложения IV к Конвенции МАРПОЛ должен осуществляться на расстоянии более 12 морских миль от любого шельфового ледника или припая и насколько возможно далеко от районов, где сплоченность льда превышает 1/10; и
  - .3 сброс сточных вод, разрешенный согласно правилу 11.1.2 или правилу 11.3 Приложения IV к Конвенции МАРПОЛ, должен осуществляться насколько возможно далеко от ближайшего берега, любого шельфового ледника, припая или районов, где сплоченность льда превышает 1/10.
- .2 Сброс в море сточных вод запрещен с грузовых судов категорий А и В, находящихся на этапе постройки [дата вступления в силу] или после этой даты, и пассажирских судов, находящихся на этапе постройки [дата вступления в силу] или после этой даты, за исключением случаев, когда такие сбросы были обработаны при помощи установки по обработке сточных вод, имеющей одобрение типа, на основании руководства, разработанного Организацией<sup>18</sup>. Такие сбросы должны осуществляться насколько возможно далеко от ближайшего берега, любого шельфового ледника, припая или районов, где сплоченность льда превышает 1/10.
- .3 Несмотря на требования пункта 4.5.1, суда, в течение длительного времени эксплуатирующиеся в районах, где сплоченность льда превышает 1/10, могут осуществлять сброс сточных вод, если такие сточные воды обработаны при помощи установки для обработки сточных вод [, имеющей одобрение типа] [и одобренной] на основании руководства, разработанного Организацией<sup>22</sup>. Такой сброс подлежит одобрению Администрации [, должен отмечаться в свидетельстве судна полярного плавания, и дополнительная информация по эксплуатации должна быть приведена в Наставлении по эксплуатации в полярных водах]. (Примечание: вопрос о ТИПОВОМ одобрении на основе руководства обсуждается.)

<sup>17</sup> См. резолюцию МЕРС.2(VI), резолюцию МЕРС.159(55) или резолюцию МЕРС.227(64), в зависимости от случая.

<sup>18</sup> См. *Руководство 2012 года по осуществлению стандартов стока и проведению рабочих испытаний установок для обработки сточных вод* (резолюция МЕРС.227(64)).

## **ГЛАВА 5 – ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ МУСОРОМ**

### **5.1 Применение**

5.1.1 Если прямо не указано иное, суда, эксплуатирующиеся в полярных водах, должны отвечать положениям настоящей главы.

[5.1.2 Суда, построенные до [дата вступления в силу], должны отвечать требованиям Кодекса к [дата должна быть определена]].

### **5.2 Цель**

Цель настоящей главы заключается в предоставлении средств для снижения и, в практически возможной степени, предотвращения вредного воздействия на окружающую среду сброса мусора с судов с учетом особых условий окружающей среды и уровней устойчивости к внешним воздействиям в полярных водах.

### **5.3 Функциональные требования**

Для достижения цели, указанной в пункте 5.3, выше, в правила настоящей главы соответствующим образом введены следующие функциональные требования:

- .1 минимизации воздействия на окружающую среду сброса мусора способствуют соответствующие записи и планы; и
- .2 при эксплуатации судов должен быть сведен к минимуму риск воздействия мусора на окружающую среду.

### **5.4 Требования**

5.4.1 Для соблюдения функциональных требований пункта 5.4.1, выше, в любых планах и записях, требуемых Приложением V к Конвенции МАРПОЛ, должна учитываться эксплуатация в полярных водах.

5.4.2 Для соблюдения функциональных требований пункта 5.4.2, выше, суда, к которым не применяется правило 6 Приложения V к Конвенции МАРПОЛ, должны отвечать следующему:

- .1 сброс пищевых отходов разрешается, только когда судно находится в пути, и насколько возможно далеко от ближайшего берега, но в любом случае на расстоянии не менее 12 морских миль от ближайшего берега, ближайшего шельфового ледника или ближайшего припая и должен осуществляться насколько возможно далеко от районов, где сплоченность льда превышает 1/10;
- .2 пищевые отходы должны измельчаться или перемалываться, и должно быть возможным пропустить их через решетку, размер отверстий в которой не превышает 25 мм. Пищевые отходы не должны смешиваться с какими-либо другими видами мусора;
- .3 пищевые отходы не должны сбрасываться на лед; и
- .4 сброс туш животных в пределах арктических вод запрещен.]

## **[ЧАСТЬ II-B**

### **[ИНФОРМАЦИЯ И ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РУКОВОДЯЩИЕ УКАЗАНИЯ К ЧАСТИ II-A] [МЕРЫ РЕКОМЕНДАТЕЛЬНОГО ХАРАКТЕРА]**

#### **ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ**

В отличие от Арктики, Антарктика и до вступления в силу Полярного кодекса подвергалась регулированию согласно различным приложениям к Конвенции МАРПОЛ. После вступления в силу Полярного кодекса сохранятся некоторые различия в требованиях по защите окружающей среды для судов, эксплуатирующихся в Антарктике, и судов, эксплуатирующихся в Арктике.

#### **Приложение I к Конвенции МАРПОЛ**

- 1 В Приложении I к Конвенции МАРПОЛ Антарктика определена как особый район.
- 2 Требования по сбросам содержатся в правилах 15 и 34 этого Приложения.
- 3 Правилom 15.4 предусмотрено, что любой сброс в море нефти или нефтесодержащих смесей с любого судна запрещается.
- 4 Требования к приемным сооружениям в особых районах приводятся в правиле 38.
- 5 Правилom 43 запрещено использование или перевозка [некоторых видов] нефти в районе Антарктики.

#### **Приложение II к Конвенции МАРПОЛ**

Правилom 13.8.2 запрещается любой сброс в море вредных жидких веществ или смесей, содержащих такие вещества.

#### **Приложение V к Конвенции МАРПОЛ**

- 1 В Приложении V к Конвенции МАРПОЛ Антарктика определена как особый район.
- 2 Требования по сбросам в особых районах содержатся в правиле 6 этого Приложения. В правиле 6.1.1 также предусмотрено, что в районе Антарктики не разрешен сброс продуктов птицеводства, включая мясо птицы, за исключением случаев, когда такие продукты прошли обработку для обеззараживания.

#### **Приложение VI к Конвенции МАРПОЛ**

В Приложении VI к Конвенции МАРПОЛ грузовые суда, способные выполнять ледокольные функции, освобождены от требований по ККЭЭ.

**[1 Дополнительные руководящие указания к главе 1**  
(Примечание. Предложено удалить эту часть)

Помимо положений, содержащихся в главе 1 настоящего Кодекса, суда должны отвечать правилу 43 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ, которым запрещено использование или перевозка тяжелых сортов жидкого топлива в районе Антарктики. [На добровольной основе суда могут воздерживаться от использования или перевозки тяжелых сортов жидкого топлива в районе Арктики.]

## 2 Дополнительные руководящие указания к главе 5

Для соблюдения требований по сбросу, содержащихся в Приложении V к Конвенции МАРПОЛ, необходимым образом должны быть рассмотрены резолюция МЕРС.219(63) *Руководство 2012 года по осуществлению Приложения V к Конвенции МАРПОЛ* и резолюция МЕРС.220(63) *Руководство 2012 года по разработке планов управления ликвидацией мусора*. Учитывая, что сброс туш животных запрещен, необходимо рассмотреть вопросы по обращению с тушами животных, их обработке и хранению, а также любое соответствующее руководство, которое может быть разработано Организацией в будущем.

## 3 Дополнительные руководящие указания – разное

3.1 До вступления в силу Международной конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими (Конвенция УБВ) должны необходимым образом рассматриваться положения по управлению балластными водами стандарта замены балластных вод, изложенные в правиле D-1, или стандарт качества балластных вод, изложенный в правиле D-2 Конвенции УБВ. Должны учитываться положения *Руководства по замене балластных вод в районе действия договора об Антарктике* (резолюция МЕРС.163(56)).

3.2 При выборе системы управления балластными водами внимание должно обращаться на ограничивающие условия, указанные в добавлении к свидетельству об одобрении типа, и на температуру, при которой система была испытана, с тем чтобы убедиться, что данная система подходит для применения в полярных водах и сохранит свою эффективность.

3.3 Для дейдвудных подшипников, уплотнений дейдвудного вала и других требующих смазки компонентов, расположенных на подводной части корпуса, должно рассматриваться применение нетоксичных биоразлагаемых смазочных материалов или систем, работающих на водяной основе.

3.4 Для сведения к минимуму риска переноса инвазивных водных видов посредством биообрастания должны быть рассмотрены меры по сведению к минимуму риска более быстрого разрушения противообрастающих покрытий в результате эксплуатации в условиях полярного льда. В частности, ссылка делается на резолюцию МЕРС.207(62) *Руководство 2011 года по контролю биообрастания судов и управлению им для сведения к минимуму переноса инвазивных водных видов*.

**Таблица. Пример того, как на некоторых судах ледового плавания учитываются вопросы, относящиеся к противообрастающим системам** (Данная таблица применяется некоторыми операторами судов ледового плавания)

	Корпус	Кингстонная коробка
Круглогодичная эксплуатация в покрытых льдом полярных водах	Износоустойчивое покрытие с низким трением по льду  Отсутствие противообрастающей системы	Износоустойчивое покрытие  В соответствии с Конвенцией ПОС. Толщина противообрастающей системы определяется собственником судна

	Корпус	Кингстонная коробка
Нерегулярная эксплуатация в покрытых льдом полярных водах	<p>Износоустойчивое покрытие с низким трением по льду</p> <p>На бортах над скуловым килем максимальная толщина противообрастающей системы составляет 75 <math>\mu\text{m}</math> [для защиты корпуса между нанесением противообрастающей системы и следующим запланированным рейсом в районе покрытых льдом вод]. В районе днища толщина определяется собственником судна. Должен быть определен состав противообрастающей системы</p>	<p>В соответствии с Конвенцией ПОС. Толщина противообрастающей системы определяется собственником судна</p>
Суда категорий В и С	<p>В соответствии с Конвенцией ПОС. Толщина противообрастающей системы определяется собственником судна</p>	<p>В соответствии с Конвенцией ПОС. Толщина противообрастающей системы определяется собственником судна</p>

]

## ДОБАВЛЕНИЕ 1

**Форма свидетельства для судов, эксплуатирующихся в полярных водах**

### **СВИДЕТЕЛЬСТВО СУДНА ПОЛЯРНОГО ПЛАВАНИЯ**

Настоящее Свидетельство прилагается к Свидетельству о безопасности пассажирского судна/Свидетельству о безопасности грузового судна по конструкции<sup>19</sup>

*(Герб государства)*

*(Государство)*

Выдано на основании положений

Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года

по уполномочию Правительства

*(название государства)*

---

*(уполномоченное лицо или организация)*

Название судна .....  
Регистровый номер или позывной сигнал .....  
Порт регистрации .....  
Валовая вместимость.....  
Номер ИМО<sup>20</sup> .....

---

<sup>19</sup> Ненужное зачеркнуть.

<sup>20</sup> В соответствии с *системой опознавательных номеров судов ИМО*, принятой Организацией резолюцией А.600(15).



НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

- 1 Что судно освидетельствовано в соответствии с требованиями правила I/7 *Международной конвенции по охране человеческой жизни на море*.
- 2 Что освидетельствованием установлено, что судно отвечает требованиям главы XIV *Международной конвенции по охране человеческой жизни на море* 1974 года.

**Судно категории A/B/C<sup>21</sup> следующим образом:**

Тип судна: танкер/пассажирское судно/иной<sup>30</sup>

[Судно предназначено для эксплуатации в ледовых условиях: Да/Нет<sup>1</sup>]

[Судно предназначено для эксплуатации на чистой воде Да/Нет<sup>1</sup>]

Судно предназначено для эксплуатации при низкой температуре воздуха: Да/Нет<sup>1</sup>

Полярная рабочая температура: .....°C

Максимальное расчетное время спасания

**Ледовый класс и протяженность ледовой ватерлинии**

Ледовый класс	Максимальная осадка		Минимальная осадка	
	В корме	В носу	В корме	В носу

[Установлены другие эксплуатационные ограничения для включения в дополнение Да/Нет<sup>1</sup>]

- 3 К судну применялись/не применялись<sup>3</sup> альтернативные конструкции, меры и устройства в соответствии с правилом(ами) XIV/4 *Международной конвенции по охране человеческой жизни на море*.
- 4 Документ об одобрении альтернативных конструкций, мер и устройств по [конструктивной целостности], механическим и электрическим установкам/противопожарной защите/спасательным средствам и устройствам<sup>3</sup> прилагается/не прилагается<sup>3</sup> к настоящему Свидетельству.

Настоящее свидетельство действительно до .....

Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано настоящее Свидетельство:.....

(дд/мм/гггг)

Выдано в .....

(Место выдачи Свидетельства)

.....

(Дата выдачи)

.....

(Подпись уполномоченного лица, выдавшего Свидетельство)

(Печать или штамп организации, выдавшей Свидетельство)

<sup>21</sup> Ненужное зачеркнуть.

## Перечень дополнительного оборудования и эксплуатационные ограничения для Свидетельства судна полярного плавания<sup>22</sup>

Настоящий перечень должен быть постоянно приложен  
к Свидетельству судна полярного плавания

ПЕРЕЧЕНЬ ОБОРУДОВАНИЯ СОГЛАСНО ГЛАВЕ XIV  
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ  
ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

### 1 Сведения о судне:

Название судна:.....

Регистровый номер или позывной сигнал:.....

### 2 Перечень оборудования

#### 2.1 Спасательные средства

1	Гидротермокостюмы с изоляцией:	.....
1.1	для членов экипажа	.....
1.2	для пассажиров	.....
2	Теплозащитные средства	.....
3	Индивидуальное и групповое снаряжение для выживания	.....
3.1	Индивидуальное снаряжение для выживания – для числа человек	.....
3.2	Групповое снаряжение для выживания – для числа человек	.....
[3.3	Вместимость спасательных плотов согласно главе 9 Кодекса	.....
3.4	Вместимость спасательных шлюпок согласно главе 9 Кодекса]	.....

#### [2.2 Навигационное оборудование

1	Независимые устройства эхолотации	.....
2	Дистанционно управляемые с ходового мостика поворотные прожекторы с узкой фокусировкой луча – Да/Нет	.....
3	Включаемый вручную красный проблесковый огонь, видимый с кормы – Да/Нет <sup>1</sup>	.....
4	Два или более немагнитных независимых устройства для определения и отображения курса – Да/Нет <sup>1</sup>	.....
5	Компас ГНСС или равноценное устройство – Да/Нет <sup>1</sup>	.....

#### 2.3 Оборудование связи

1	Все дежурные и спасательные шлюпки могут передавать и принимать сообщения, совместимые с ГМССБ, – Да/Нет <sup>1</sup>	.....
2	Все другие спасательные шлюпки и спасательные плоты снабжены оборудованием, подходящим для подачи сигналов бедствия и определения местоположения, – Да/Нет <sup>1</sup> ]	.....

<sup>22</sup> Это оборудование является дополнительным к прочему оборудованию, требуемому Конвенцией СОЛАС и указанному в соответствующих свидетельствах, требуемых Конвенцией СОЛАС.

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что данный перечень во всех отношениях составлен правильно

Выдан в.....

*(Место выдачи перечня)*

.....  
*(Дата выдачи)*

.....  
*(Подпись должным образом уполномоченного лица, выдавшего перечень)*

*(Печать или штамп организации, выдавшей перечень)*

**[Перечень эксплуатационных ограничений]**

## Добавление 2

### Типовое содержание Наставления по эксплуатации в полярных водах (НЭПВ)

#### ЧАСТЬ I

#### МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ

### 1 – Эксплуатационные возможности и ограничения

#### Глава 1 Эксплуатация в ледовых условиях

##### 1.1 Руководящие указания для оператора по безопасной эксплуатации

**Руководящие указания.** В НЭПВ должны указываться средства, при помощи которых должны приниматься решения о том, превышают ли ледовые условия проектные ограничения судна, с учетом эксплуатационных ограничений, указанных в свидетельстве судна полярного плавания. Может использоваться подходящая система оказания поддержки в принятии решений, такая как Система арктического ледового режима для судоходства Канады и/или российское ледовое свидетельство, как описано в Правилах плавания в акватории Северного морского пути. Персонал на ходовом мостике должен пройти подготовку по надлежащему применению системы, которую планируется использовать. Для судов, для которых предусмотрена эксплуатация только на чистой воде, должны быть установлены процедуры по предотвращению контакта судна со льдами.

##### 1.2 Ледокольные возможности

**Руководящие указания.** В НЭПВ должна быть предоставлена информация о том, в каких ледовых условиях судно, как ожидается, может осуществлять устойчивый ход. Эти данные могут быть получены, например, на основании расчетов, модельных испытаний или ледовых испытаний. Может быть включена информация о прочности в условиях молодого льда или разрушающегося льда или в условиях снежного покрова.

##### 1.3 Маневрирование во льдах

##### 1.4 Особые характеристики

**Руководящие указания.** [Насколько это применимо, в НЭПВ должны входить результаты любого анализа равноценности, целью которого является установление категории/ледового класса полярного судна.] В наставлении должны также содержаться сведения об использовании любых специализированных систем, установленных для оказания помощи при ледовых операциях.

#### Глава 2 Эксплуатация при низких температурах воздуха

##### 2.1 Конструкция систем

**Руководящие указания.** В НЭПВ должны быть перечислены все судовые системы, которым может быть причинен ущерб вследствие низких температур или работоспособность которых может быть снижена, а также должны указываться меры по предотвращению нарушений работоспособности.

### **Глава 3      Возможности связи и навигационные возможности в высоких широтах**

**Руководящие указания.** В НЭПВ должны указываться любые ограничения эксплуатационной эффективности оборудования связи и навигационного оборудования, которые могут стать следствием эксплуатации судна в высоких широтах.

### **Глава 4      Продолжительность рейса**

**Руководящие указания.** В НЭПВ должны предоставляться данные о любых ограничениях автономности судна, таких как общая емкость топливных баков, запас пресной воды, продовольствия и т.д. Обычно это имеет существенное значение для малых судов или для судов, для которых планируется длительное пребывание в ледовых условиях.

## **Раздел 2 – Эксплуатация судна**

### **Глава 1      Стратегическое планирование**

В наставление должны быть включены допущения, используемые при проведении указанного ниже анализа.

#### **1.1      Избежание опасных льдов**

**Руководящие указания.** Для судов, часто эксплуатирующихся в полярных водах, в НЭПВ должна предоставляться информация о том, в течение какого времени судно должно быть способно работать в предусмотренных для него районах эксплуатации. Должны указываться районы, представляющие собой особые трудности, такие как узкости, торошение, а также наихудшие зарегистрированные ледовые условия. Если доступная информация является ограниченной или ее качество вызывает сомнения, этот факт должен быть признан и должен отмечаться в качестве фактора риска при планировании рейса.

#### **1.2      Избежание опасных температур**

**Руководящие указания.** Для судов, часто эксплуатирующихся в полярных водах, в НЭПВ должна предоставляться информация о среднесуточной низкой суточной температуре, а также о минимальной зарегистрированной температуре для каждого дня во время запланированного периода плавания. Если доступная информация является ограниченной или ее качество вызывает сомнения, этот факт должен признаваться в качестве фактора риска при планировании рейса.

#### **1.3      Продолжительность рейса и автономность плавания**

**Руководящие указания.** Должны быть установлены процедуры по определению требований к запасам и определены соответствующие уровни безопасности для резервов с учетом различных сценариев, например, пониженная скорость хода, изменения курса, неблагоприятные ледовые условия, места убежища и возможность пополнения запасов. Должны быть определены источники пополнения запасов топлива и доступность типов топлива с учетом длительного времени доставки.

#### 1.4 Управление человеческими ресурсами

**Руководящие указания.** В НЭПВ должны предоставляться руководящие указания по управлению человеческими ресурсами с учетом ожидаемых ледовых условий и требований по плаванию во льдах, повышенным уровням несения вахты, часам отдыха, усталости, а также должен быть определен процесс для обеспечения соблюдения этих требований.

### Глава 2 Средства для получения прогнозов погодных условий

**Руководящие указания.** В НЭПВ должны быть указаны средства предоставления ледовой и метеорологической информации, а также периодичность предоставления такой информации. Если для судна предусмотрена эксплуатация в ледовых условиях или в присутствии льдов, в наставлении должно указываться, когда требуется предоставление информации о ледовой обстановке и погодных условиях, а также формат такой информации.

Где это возможно, в этой информации должны указываться как общие, так и местные прогнозы, с помощью которых могут быть выявлены тенденции/режимы погоды и ледовых условий, которые могут создать для судна неблагоприятные условия.

Периодичность обновления должна быть такой, чтобы достаточно заблаговременно уведомлять судно с тем, чтобы оно могло зайти в убежище или воспользоваться иными способами для избежания опасности, если, согласно прогнозу, внешние условия превышают возможности судна.

В НЭПВ может предусматриваться применение услуг берегового провайдера информации в качестве эффективного метода обработки имеющейся информации, тем самым будет обеспечено, чтобы судну предоставлялась только относящаяся к этому судну информация и нагрузка на коммуникационные системы судна снижалась. В наставлении могут также быть указаны случаи, при которых должны быть получены и проанализированы дополнительные изображения, а также источники получения такой дополнительной информации.

#### 2.1 Информация о ледовых условиях

**Руководящие указания.** В НЭПВ должны содержаться руководящие указания о том, каким образом должна использоваться радиолокационная установка для распознавания массивов льда, как настроить радар на наиболее эффективный режим эксплуатации, инструкции по интерпретации радиолокационных изображений и т. д., или должна делаться ссылка на вышеуказанную информацию. Если предусмотрено применение иных технологий для предоставления информации о ледовых условиях, это применение также должно быть описано.

#### 2.2 Метеорологическая информация

### Глава 3 Проверка достоверности гидрографической, метеорологической и навигационной информации

**Руководящие указания.** В НЭПВ должны содержаться указания по использованию гидрографической информации, как более подробно описано в дополнительных руководящих указаниях к главе 10.

## **Глава 4 Эксплуатация специального оборудования**

### 4.1 Навигационные системы

### 4.2 Системы связи

## **Глава 5 Процедуры поддержания работоспособности оборудования и систем**

### 5.1 Предотвращение и устранение обледенения

**Руководящие указания.** В НЭПВ должны содержаться указания по предотвращению или ограничению обледенения эксплуатационными средствами, по мониторингу и оценке обледенения, по устранению обледенения с применением имеющегося на судне оборудования и по поддержанию безопасности судна и его экипажа в течение проведения всех данных составляющих элементов эксплуатации.

### 5.2 Эксплуатация систем забортной воды

**Руководящие указания.** В НЭПВ должны содержаться указания по мониторингу засасывания льда системами забортной воды при эксплуатации в ледовых условиях или при низких температурах воды, по предотвращению такого засасывания или по его снижению. Сюда может входить рециркуляция, более низкое расположение всасывающих патрубков и т. д.

### 5.3 Процедуры по эксплуатации при низких температурах

**Руководящие указания.** В НЭПВ должны содержаться указания по поддержанию и мониторингу любых систем и оборудования, которые должны оставаться в активном состоянии для поддержания их работоспособности, например, посредством обогрева трубопроводов или постоянной циркуляции рабочей жидкости.

## **Раздел 3 – Управление рисками**

## **Глава 1 Снижение риска при ограничивающих окружающих условиях**

### 1.1 Меры, которые необходимо рассмотреть при неблагоприятных ледовых условиях

**Руководящие указания.** В НЭПВ должны содержаться указания по использованию низких скоростей в присутствии опасного льда. Должны также быть разработаны процедуры по усиленной вахте и обеспечению персоналом для ведения наблюдения в ситуациях, связанных с повышенным риском, вызванным льдами, например, вблизи айсбергов, при работе в ночное время и в других ситуациях низкой видимости. Если существует вероятность контакта с опасным льдом, в процедурах должен учитываться регулярный мониторинг, например, промеры/проверки отсеков и танков, расположенных ниже ватерлинии.

### 1.2 Меры, которые необходимо рассмотреть при неблагоприятных температурных условиях

**Руководящие указания.** В НЭПВ должны содержаться указания по эксплуатационным ограничениям в случае, если судно находится в условиях температур ниже полярной рабочей температуры или если такие условия указаны в прогнозе. Это может включать



задержку рейса, откладывание проведения определенных типов операций, применение временного нагрева и другие меры по снижению риска.

## **Глава 2      Реагирование в чрезвычайной ситуации**

**Руководящие указания.** В целом, если существует вероятность низких температур воздуха, морского льда и иных опасностей, в НЭПВ должны содержаться указания по процедурам, предназначенным для повышения эффективности мер по реагированию в чрезвычайной ситуации.

### **2.1      Борьба за живучесть**

**Руководящие указания.** В НЭПВ должны рассматриваться меры и устройства по борьбе за живучесть для аварийной передачи жидкостей и доступа к танкам и помещениям во время спасательных операций.

### **2.2      Борьба с пожаром**

### **2.4      Выход наружу и эвакуация**

**Руководящие указания.** Если на судне имеется дополнительное или специальное спасательное оборудование, предназначенное на случай продолжительного периода ожидания спасения, высадки на лед или на ближайший берег или для других аспектов, характерных для эксплуатации в полярных условиях, в НЭПВ должны содержаться указания по применению этого оборудования и предоставлению необходимой подготовки и учений.

## **Глава 3      Координация действий со службами реагирования в чрезвычайных ситуациях**

### **3.1      Реагирование судна в чрезвычайной ситуации**

**Руководящие указания.** В НЭПВ должны входить процедуры, которым необходимо следовать при подготовке к рейсу и в случае возникновения инцидента.

### **3.2      Спасание**

**Руководящие указания.** В НЭПВ должны входить процедуры, которым необходимо следовать при подготовке к рейсу и в случае возникновения инцидента.

### **3.3      Поиск и спасание**

**Руководящие указания.** В НЭПВ должна содержаться информация по определению соответствующих координационно-спасательных центров для любых предполагаемых маршрутов и должно требоваться, чтобы в ходе любого планирования рейса проверялись и должным образом корректировались контактная информация и процедуры.

## **Глава 4      Процедуры поддержания жизнеобеспечения и целостности судна в случае продолжительного захвата судна льдами**

**Руководящие указания.** Если у судна имеются особые возможности для снижения рисков для безопасности или для окружающей среды, связанных с продолжительным захватом судна льдами, в НЭПВ должна предоставляться информация о том, каким образом эти возможности должны быть реализованы и как они должны работать. Это может

включать, например, дополнительное оборудование, работающее от аварийных распределительных щитов, осушение систем, для которых замерзание может стать причиной повреждения, отсечение частей систем отопления, вентиляции и кондиционирования воздуха и т. д.

4.1 Конфигурация системы

4.2 Эксплуатация системы

## **Раздел 4 – Совместные операции**

### **Глава 1 Операции проводки**

**Руководящие указания.** В НЭПВ должна содержаться информация о правилах и процедурах, установленных прибрежными государствами, которые требуют или предлагают услуги ледокольной проводки, либо должна делаться ссылка на такую информацию. В наставлении должна также подчеркиваться необходимость того, чтобы капитан при согласовании проведения операций проводки принимал во внимание ограничения судна.

### **Глава 2 Операции в составе каравана**

## **[ЧАСТЬ II**

### **МЕРЫ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ [МЕРЫ ПО ЗАЩИТЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ]**

#### **Раздел 1 – Управление потоками отходов**

**Руководящие указания.** Процедуры по управлению потоками отходов должны, как правило, включаться в другую документацию, которая должна иметься на судне.

#### **Глава 1 – Предотвращение загрязнения нефтью**

##### **1.1 Сброс нефти и нефтесодержащих смесей**

#### **Глава 2 – Предотвращение загрязнения вредными жидкими веществами**

#### **Глава 3 – Предотвращение загрязнения вредными веществами в упаковке**

Зарезервировано.

#### **Глава 4 – Предотвращение загрязнения сточными водами с судов**

#### **Глава 5 – Предотвращение загрязнения мусором**

#### **Раздел 2 – Реагирование на инциденты**

##### **1.2 Реагирование в случае разлива**

**Руководящие указания.** Процедуры по реагированию в случае загрязнения должны, как правило, включаться в другую документацию, которая должна иметься на судне.]

\*\*\*



**ПРИЛОЖЕНИЕ 25**

**ПРОЕКТ ПОПРАВК К ПРАВИЛУ II-2/10 КОНВЕНЦИИ СОЛАС**

**Правило 10 – Борьба с пожаром**

Название правила 10.5.2 заменяется следующим:

**«5.2 Машинные помещения категории А, в которых расположены двигатели внутреннего сгорания»**

\*\*\*



## ПРИЛОЖЕНИЕ 26

### **РУКОВОДСТВО ПО ОРГАНИЗАЦИИ И МЕТОДУ РАБОТЫ КОМИТЕТА ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ И КОМИТЕТА ПО ЗАЩИТЕ МОРСКОЙ СРЕДЫ И ИХ ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ ОРГАНОВ**

- 1        Комитет по безопасности на море на своей девяносто третьей сессии (14–23 мая 2014 года) и Комитет по защите морской среды на своей [шестидесят седьмой сессии (13 – 17 октября 2014 года)] провели соответствующий анализ и пересмотр руководства по организации и методу работы свой работы в соответствии с просьбой, высказанной в резолюции A.1062(28) *Руководство по применению Стратегического плана и Плана действий высокого уровня Организации*, принимая во внимание внесенные 38-й сессией КУФ редакторские исправления, которыми одобряется пересмотренное *Руководство по организации и методу работы Комитета по упрощению формальностей* (циркуляр FAL.3/Circ.209).
- 2        Комитет одобряет пересмотренное руководство, как изложено в приложении.
- 3        Государствам-членам предлагается применять прилагаемое пересмотренное Руководство с немедленным вступлением в силу и довести его до сведения представителей на соответствующих заседаниях ИМО, рекомендуя им строго соблюдать Руководство.
- 4        Настоящий циркуляр отменяет циркуляр MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.2.

## ПРИЛОЖЕНИЕ

### **РУКОВОДСТВО ПО ОРГАНИЗАЦИИ И МЕТОДУ РАБОТЫ КОМИТЕТА ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ И КОМИТЕТА ПО ЗАЩИТЕ МОРСКОЙ СРЕДЫ И ИХ ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ ОРГАНОВ**

#### Содержание

#### **1 ВВЕДЕНИЕ**

Цель и применение

Задачи

#### **2 ОПРЕДЕЛЕНИЯ**

#### **3 КООРДИНАЦИЯ РАБОТЫ**

#### **4 ПЛАНИРОВАНИЕ РАБОТЫ И ПРОЦЕСС ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ**

Запланированные результаты

Незапланированные результаты

Дополнительные соображения

Управление, контроль и представление докладов

Обязанности

#### **5 РЕЖИМ РАБОТЫ**

Комитеты и вспомогательные органы

Рекомендации о выборе результатов для предварительной повестки дня

Рабочие, редакционные, корреспондентские, межсессионные рабочие и другие группы

#### **6 ПРОЦЕДУРЫ ПОДГОТОВКИ И ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ДОКУМЕНТОВ**

Подготовка документов

Представление документов

#### **7 СОБЛЮДЕНИЕ РУКОВОДСТВА**



<b>ПРИЛОЖЕНИЕ 1</b>	ИНФОРМАЦИЯ, КОТОРАЯ ДОЛЖНА СОДЕРЖАТЬСЯ В ПРЕДЛОЖЕНИЯХ ПО НЕЗАПЛАНИРОВАННЫМ РЕЗУЛЬТАТАМ
<b>ПРИЛОЖЕНИЕ 2</b>	ПРОЦЕДУРЫ ОЦЕНКИ ПОСЛЕДСТВИЙ ПОТРЕБНОСТЕЙ В СОЗДАНИИ ПОТЕНЦИАЛА ПРИ РАЗРАБОТКЕ НОВЫХ ИЛИ ИЗМЕНЕНИИ СУЩЕСТВУЮЩИХ ДОКУМЕНТОВ, ИМЕЮЩИХ ОБЯЗАТЕЛЬНУЮ СИЛУ
<b>ДОБАВЛЕНИЕ 1</b>	ПОСТРОЕНИЕ ПРИНЦИПИАЛЬНОЙ СХЕМЫ ПОСЛЕДСТВИЙ СОЗДАНИЯ ПОТЕНЦИАЛА
<b>ДОБАВЛЕНИЕ 2</b>	КОНТРОЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ВОПРОСОВ ДЛЯ ВЫЯВЛЕНИЯ ПОСЛЕДСТВИЙ СОЗДАНИЯ ПОТЕНЦИАЛА
<b>ДОБАВЛЕНИЕ 3</b>	КОНТРОЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ВОПРОСОВ, ТРЕБУЮЩИХ ОСОБОГО ВНИМАНИЯ ПРИ СОЗДАНИИ ПОТЕНЦИАЛА, ОТНОСЯЩЕГОСЯ К ОСУЩЕСТВЛЕНИЮ НОВЫХ МЕР
<b>ПРИЛОЖЕНИЕ 3</b>	ФОРМАТ 1: ОТЧЕТ О СОСТОЯНИИ РЕЗУЛЬТАТОВ НА ДВУХГОДИЧНЫЙ ПЕРИОД ФОРМАТ 2: ПОВЕСТКИ ДНЯ КОМИТЕТОВ, ВЫХОДЯЩИЕ ЗА РАМКИ ДВУХГОДИЧНОГО ПЕРИОДА
<b>ПРИЛОЖЕНИЕ 4</b>	ПРИНЯТЫЕ В СЕКРЕТАРИАТЕ МЕРЫ ПО ВЫПУСКУ РАБОЧИХ ДОКУМЕНТОВ ВО ВРЕМЯ ЗАСЕДАНИЙ
<b>ПРИЛОЖЕНИЕ 5</b>	КОНТРОЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ПО ОПРЕДЕЛЕНИЮ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ТРЕБОВАНИЙ И БРЕМЕНИ

## 1 ВВЕДЕНИЕ

### Цель и применение

1.1 Цель настоящего Руководства заключается в предоставлении Комитету по безопасности на море (КБМ) и Комитету по защите морской среды (КЗМС) и их вспомогательным органам единой основы для проведения работы действенным и эффективным образом, а также для укрепления связи между стратегией Организации, работой комитетов и бюджетом на двухгодичный период, с тем чтобы выполнить задачи и приоритеты ИМО в течение двухгодичного периода. Это в свою очередь позволит комитетам успешно реагировать на потребности в области повышения безопасности и охраны на море и защиты морской среды, тем самым обеспечивая эффективный механизм достижения поставленных целей Организации.

1.2 Надлежащее применение Руководства также повысит возможности членов комитетов и делегаций вспомогательных органов комитетов для охвата всего диапазона деятельности ИМО, относящейся к их работе, и тем самым обеспечит их эффективное участие в процессе выработки норм и правил Организации. Ожидается также, что Руководство позволит комитетам еще более улучшить их функции принятия решений.

1.3 Руководство применяется к работе комитетов и их вспомогательных органов, а также рабочих групп, редакционных групп и корреспондентских групп, создаваемых этими органами. Председатели комитетов, вспомогательных органов, рабочих групп, редакционных групп и корреспондентских групп должны прилагать все усилия к обеспечению строгого соблюдения Руководства.

1.4 Руководство будет находиться в поле зрения и обновляться при необходимости в свете приобретенного опыта в его применении с учетом *Руководства по применению Стратегического плана и Плана действий высокого уровня Организации* (резолюция А.1062(28)) с поправками, которые могут быть внесены.

### Задачи

1.5 Положения настоящего Руководства направлены на выполнение следующих задач:

- .1 согласовать и усилить процессы планирования и представления докладов путем более четкого увязывания составления повесток дня и представления докладов со Стратегическим планом и Планом действий высокого уровня;
- .2 укрепить связь между запланированными результатами и ресурсами, требуемыми для достижения результатов;
- .3 способствовать усилиям комитетов, направленным на контроль и наблюдение за работой Организации;
- .4 содействовать лучшему пониманию и усвоению взаимосвязи между Стратегическим планом и Планом действий высокого уровня и запланированными результатами;
- .5 поощрять дисциплину при соблюдении процедур и руководств по планированию;

- .6 обеспечивать объективность, ясность и реалистичные временные рамки при составлении повесток дня на двухгодичный период комитетами и их вспомогательными органами;
- .7 обеспечить максимальное возможное участие всех государств-членов и организаций, имеющих статус наблюдателя, в работе комитетов и их вспомогательных органов; и
- .8 установить обязанности и поощрять участие в процессах Организации, касающихся планирования и представления докладов.

## 2 ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Для целей Руководства применяются следующие определения:

- .1 *Стратегический план* – Стратегический план Организации на шестилетний период, принятый Ассамблеей, который включает основные стратегические направления, позволяющие ИМО достичь своих программных целей.
- .2 *План действий высокого уровня* – План действий высокого уровня Организации и приоритеты на двухгодичный период, принятые Ассамблеей, которые позволяют Организации эффективно реализовывать стратегические директивы, указывают действия высокого уровня, необходимые для достижения целей и приоритетов ИМО в течение двухгодичного периода, а также обеспечивают связь между стратегией Организации, работой различных органов ИМО и бюджетом на двухгодичный период.
- .3 *Запланированный результат* – результат, запланированный в Плане действий высокого уровня, который Организация должна достичь в течение двухгодичного периода.
- .4 *Незапланированный результат* – результат, который, по согласованию с комитетами, может быть достигнут в двухгодичном периоде после принятия Плана действий высокого уровня на этот двухгодичный период.
- .5 *Предварительная повестка дня* – перечень результатов для обсуждения на конкретном заседании.
- .6 *Повестка дня на двухгодичный период* – перечень запланированных результатов, которые должны быть достигнуты Комитетом или вспомогательным органом в двухгодичном периоде.
- .7 *Повестка дня, выходящая за рамки двухгодичного периода*, – перечень согласованных результатов<sup>1</sup>, которые должны быть достигнуты или по которым должна начаться работа после текущего двухгодичного периода.

---

<sup>1</sup> Продукт, в отношении которого комитетами может быть согласовано, что он будет предоставлен в течение последующего двухгодичного периода, называется «согласованным результатом».

### **3       КООРДИНАЦИЯ РАБОТЫ**

3.1       Комитеты должны функционировать в качестве органов, принимающих решения, а их вспомогательные органы – в качестве чисто технических органов.

3.2       Комитеты должны регулярно рассматривать свои запланированные, незапланированные и согласованные результаты, назначать работу своим вспомогательным органам, проводить обзор распределения недель заседаний для каждого органа и утверждать их соответствующие повестки дня на двухгодичный период и предварительные повестки дня, принимая во внимание любые рекомендации, сделанные на совещаниях председателей комитетов и вспомогательных органов, созываемых, как предусмотрено в пункте 3.4.

3.3       Комитеты должны регулярно проводить обзор состояния всех конвенций, протоколов и других важных документов, входящих в их компетенцию.

3.4       Председатели комитетов могут созывать совещание председателей вспомогательных органов комитетов по меньшей мере один раз в год. Это совещание должно, предпочтительно, проводиться в ходе весенней сессии КБМ или КЗМС для информирования комитетов по таким вопросам, которые упомянуты в пункте 3.2, с целью обеспечить координацию работы и изучить другие вопросы, относящиеся к эффективному порядку ведения заседания и руководству работой комитетов и их вспомогательных органов.

3.5       В конце первого года двухгодичного периода председатели комитетов должны представлять своим соответствующим комитетам совместный план, охватывающий мероприятия, приоритеты и заседания комитетов и их вспомогательных органов в предстоящем двухгодичном периоде, для рассмотрения в следующем году.

3.6       Когда Совет, Ассамблея или конференция поручают обоим комитетам рассмотрение конкретного пункта и один Комитет завершает рассмотрение, другой Комитет должен рассмотреть его на своей первой следующей сессии.

3.7       Когда вопрос передается одному Комитету другим Комитетом Организации для принятия конкретных мер, этот Комитет, до включения данного вопроса в повестку дня на двухгодичный период, должен постановить, что соответствующие положения раздела 4 полностью удовлетворены, даже если этот вопрос в соответствии с критериями передавшего его Комитета удовлетворяет требованиям резолюций A.500(XII), A.777(18) и A.900(21).

### **4       ПЛАНИРОВАНИЕ РАБОТЫ И ПРОЦЕСС ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ**

#### **Запланированные результаты**

4.1       Комитеты должны своевременно выявить мероприятия для включения в качестве запланированных результатов в План действий высокого уровня на предстоящий двухгодичный период, и Секретариат должен разрабатывать свой бизнес-план, поскольку такое выявление обеспечивает основу для составления бюджета, требуемого на этот двухгодичный период.

4.2       В процессе формулирования предложения о запланированных результатах для включения в План действий высокого уровня следует надлежащим образом учитывать, среди прочего:

- .1 запланированные результаты, достижение которых перенесено с предыдущего двухгодичного периода;
- .2 окончательные результаты, достижение которых может потребоваться после достижения соответствующих промежуточных результатов в предыдущем двухгодичном периоде;
- .3 любое конкретное требование относительно обзора эффективности запланированных результатов, достигнутых в предыдущем двухгодичном периоде;
- .4 согласованные результаты в повестках дня после двухгодичного периода; и
- .5 новые запланированные результаты.

Предложения по новым запланированным результатам должны отвечать положениям пункта 4.7.

4.3 Решения о включении запланированных результатов в План действий высокого уровня на предстоящий двухгодичный период должны основываться на стратегических направлениях и действиях высокого уровня, установленных в Стратегическом плане и Плане действий высокого уровня, и должны надлежащим образом учитывать:

- .1 предполагаемую рабочую нагрузку комитетов и их вспомогательных органов, направленную на достижение результата;
- .2 продемонстрированную крайнюю необходимость достижения результата;
- .3 имеющиеся кадровые и бюджетные ресурсы; и
- .4 потенциальное отрицательное воздействие, которое решение о том, включать результат или нет, может оказать на способность Организации решать свои задачи.

4.4 В течение двухгодичного периода комитеты могут пересматривать такие запланированные результаты, учитывая положения пункта 4.3, если это впоследствии будет одобрено Советом.

4.5 Общий обзор процесса стратегического планирования в Организации и руководство им, а также схемы представления докладов приведены на диаграммах 1 и 2, содержащихся в приложении 1 к *Руководству по применению Стратегического плана и Плана действий высокого уровня Организации* (резолюция A.1062(28)).

## **Незапланированные результаты**

### ***Общие положения***

4.6 В течение двухгодичного периода комитеты могут получать предложения по незапланированным результатам в рамках своей компетенции. При принятии решений о включении незапланированных результатов комитеты должны постоянно руководствоваться стратегическими направлениями и действиями высокого уровня, установлен-

ными в Стратегическом плане и Плане действий высокого уровня, как показано на диаграмме 3, содержащейся в приложении 1 к *Руководству по применению Стратегического плана и Плана действий высокого уровня Организации* (резолюция A.1062(28)), и должны, в частности, надлежащим образом учитывать:

- .1 потенциальное воздействие, которое незапланированный результат может оказать на своевременное достижение результатов, запланированных в текущем Плане действий высокого уровня;
- .2 потенциальное воздействие, которое незапланированный результат может оказать на рабочую нагрузку комитетов и соответствующих вспомогательных органов;
- .3 имеющиеся кадровые и бюджетные ресурсы; и
- .4 потенциальное отрицательное воздействие, которое решение о том, соглашаться или нет с предложением о включении незапланированного результата, может оказать на способность Организации выполнять свои задачи<sup>2</sup>.

#### ***Представление предложений о незапланированных результатах***

4.7 С тем чтобы комитеты могли провести надлежащую оценку предложений о включении незапланированных результатов, документы, содержащие такие предложения, должны, как минимум, содержать информацию, включая демонстрацию и документацию, указанную в приложении 1 (см. также приложение 5).

4.8 Правительствам-членам следует воздерживаться от представления Комитету(ам) предложений о незапланированных результатах в рамках конкретных пунктов повестки дня. Секретариату не следует принимать такие документы и следует соответственно информировать представляющие документы Администрации.

4.9 Предложения о включении незапланированных результатов ни в коем случае не должны представляться подкомитету. Подкомитет не должен проводить работу над незапланированными результатами или расширять сферу запланированных результатов, если не получит указание или санкцию на это от комитетов.

4.10 Предложения о включении незапланированных результатов, представляемые комитетам неправительственными организациями, должны совместно выдвигаться правительствами. Несмотря на вышеупомянутое, таким организациям не следует препятствовать в представлении замечаний и рекомендаций о результатах для предварительной повестки дня любых комитетов или вспомогательных органов, тем самым предоставляя экспертные заключения, содействуя обсуждению и позволяя заинтересованным органам принимать оптимальные решения.

4.11 Последующие действия в ответ на конкретные просьбы о действиях со стороны Ассамблеи и дипломатических конференций, созываемых ИМО, или конференций и органов Организации Объединенных Наций, региональных межправительственных конференций и других международных и межправительственных организаций и т. д. должны оцениваться в свете пункта 4.3 настоящего Руководства, если они конкретно не установлены в качестве срочных вопросов и не продемонстрировано, что они являются таковыми.

---

<sup>2</sup> См. Систему управления рисками ИМО (C 110/3/5, приложение 1).

**Предварительная оценка председателями комитетов предложений о незапланированных результатах**

4.12 С целью облегчить рассмотрение комитетами предложений о включении незапланированного результата председатель соответствующего комитета должен выполнить предварительную оценку<sup>3</sup> таких предложений. Для этой цели председатель должен быть поддержан заместителем председателя и Секретариатом и должен проконсультироваться с председателем любого заинтересованного вспомогательного органа.

4.13 Итоги предварительной оценки должны представляться Комитету для рассмотрения и утверждения и включать выполненную председателем оценку следующего:

- .1 соответствует ли предложение требованиям относительно представления предложений о незапланированных результатах, как установлено в пункте 4.7;
- .2 соответствует ли предложение критериям, указанным в пункте 4.14;
- .3 требует ли продемонстрированная срочность предложения его включения в повестку дня на двухгодичный период, и, если требует,
- .4 в какой степени следует учитывать общие критерии, указанные в пункте 4.6.

**Оценка предложений о незапланированных результатах**

4.14 До принятия решения о включении незапланированного результата в свои повестки дня на двухгодичный период соответствующий Комитет должен выполнить всеобъемлющую тщательную оценку таких предложений. Оценка должна включать по меньшей мере проверку по следующим критериям:

- .1 Считается ли, что вопрос, указанный в предложении, входит в сферу задач ИМО и Стратегического плана Организации?
- .2 Способствует ли предложение осуществлению действий высокого уровня, установленных в Плане действий высокого уровня?
- .3 Предусматривает ли предложение выполнение функций, возложенных на комитеты международными конвенциями или соответствующим документом либо на основании их?
- .4 Продemonстрирована ли и подтверждена документально необходимость или, в случае предложений, предусматривающих новые конвенции или поправки к существующим конвенциям, *настоятельная* необходимость меры?
- .5 Предоставлен ли анализ, который демонстрирует и подтверждает документально целесообразность, осуществимость и пропорциональность предлагаемой меры?

---

<sup>3</sup> Предварительная оценка будет также включать оценку предложенных запланированных результатов и новые результаты для включения в повестку дня Комитета, выходящую за рамки двухгодичного периода.

- .6 В достаточной ли мере в анализе вопроса рассмотрены издержки для морской отрасли, а также соответствующее законодательное и административное бремя<sup>4</sup>?
- .7 Оправдывают ли такие действия выгоды в отношении повышения безопасности на море, усиления охраны на море или защиты морской среды, которые, как ожидается, будут получены в результате включения предлагаемого незапланированного результата?
- .8 Существуют ли или разрабатываются надлежащие отраслевые стандарты, тем самым уменьшая необходимость действий в рамках ИМО?
- .9 Указан ли надлежащим образом предполагаемый результат в терминах СМАРТ (конкретный, измеримый, достижимый, реалистичный и имеющий временные рамки)?
- .10 Демонстрирует ли контрольный перечень, содержащийся в циркуляре MSC-MEPC.7/Circ.1, что вопрос человеческого фактора получает достаточное рассмотрение?
- .11 Надлежащим ли образом демонстрирует предложение срочность предлагаемых действий и достоверно ли оно демонстрирует, почему незапланированный результат должен быть включен в повестку дня на двухгодичный период?
- .12 Создаст ли решение не принимать предложение чрезмерный риск для общих задач Организации?

Ничто в настоящем Руководстве не должно препятствовать комитетам предпринимать немедленные действия по срочным вопросам, если риск бездействия окажет отрицательное воздействие на способность Организации выполнять свои задачи<sup>5</sup>.

***Принятие и включение незапланированных результатов в повестки дня комитетов на двухгодичный период или после двухгодичного периода***

4.15 На основе выполненной им оценки в соответствии с пунктом 4.14 и надлежащим образом учитывая оценку предложения председателем согласно пунктам 4.12 и 4.13, Комитет может решить:

- .1 включить предлагаемый незапланированный результат вместе с назначенным сроком выполнения в свою повестку дня на двухгодичный период, если он будет убежден, что последствия для текущей рабочей нагрузки и планирования могут считаться приемлемыми; или
- .2 включить предлагаемый незапланированный результат вместе с временными рамками выполнения в свою повестку дня, выходящую за

---

<sup>4</sup> См. контрольный перечень в приложении 5, который должны заполнить все инициаторы, представляющие предложения по незапланированным результатам, и который должен быть приложен к предложениям, подаваемым на рассмотрение комитетам. Комитеты могут также использовать контрольный перечень, содержащийся в приложении 5, до принятия новых документов, имеющих обязательную силу, или внесения изменений в существующие, с тем чтобы убедиться, что административные требования в наибольшей возможной степени сведены к минимуму.

<sup>5</sup> См. Систему управления рисками ИМО (C 110/3/5, приложение 1).



рамки двухгодичного периода, если последствия для текущей рабочей нагрузки и планирования считаются неприемлемыми; или

- .3 сделав вывод о том, что предложение *не* входит в сферу текущего Стратегического плана и поэтому не должно приниматься для включения, предложить инициатору(ам) представить предложение Совету вместе с аргументированным предложением о корректировке Стратегического плана.

4.16 После принятия Комитетом решения о включении предлагаемого незапланированного результата в свою повестку дня после двухгодичного периода этот Комитет должен включить принятый результат и временные рамки выполнения в свои предложения о Планах действий высокого уровня на следующий двухгодичный период.

4.17 Для сохранения равновесия между эффективным контролем и необходимостью гибкости при рассмотрении возникающих тенденций, разработок и вызовов в рамках мандата Организации любое решение о включении незапланированных результатов в текущий План действий высокого уровня должно быть одобрено Советом (см. также пункт 4.18).

4.18 Комитеты должны сообщать о своих решениях по предложениям о включении незапланированных результатов в их регулярных докладах Совету для одобрения им и с целью облегчить осуществляемое Советом наблюдение за выполнением повесток дня на текущий двухгодичный период и планирование будущей работы.

4.19 В соответствии с резолюцией A.998(25) о *необходимости создания потенциала для разработки и осуществления новых документов и поправок к существующим документам* Комитет(ы) должен(должны) оценить последствия создания потенциала и технического сотрудничества и помощи, осуществляемых при принятии предложения о незапланированном результате, касающемся новых документов или поправок к существующим документам, имеющим обязательную силу, с учетом критериев определения последствий создания потенциала, изложенных в приложении 2.

#### ***Принятие и включение незапланированных результатов в повестки дня вспомогательных органов на двухгодичный период***

4.20 После рассмотрения предложения о включении незапланированного результата в повестку дня вспомогательного органа на двухгодичный период и на основании оценки в соответствии с пунктом 4.14, надлежащим образом учитывая оценку предложения председателем согласно пунктам 4.12 и 4.13, Комитет может решить:

- .1 согласиться в принципе с предложением и его включением в повестку дня на двухгодичный период и поручить подробное рассмотрение технических аспектов предложения и разработку соответствующих требований и/или рекомендаций вспомогательному органу или другим заинтересованным органам; или
- .2 согласиться в принципе с предложением, но предложить вспомогательному органу или другим заинтересованным органам рассмотреть пропорциональность и осуществимость предложения на временной основе, а также проинформировать вышестоящий орган о том, следует ли, по его мнению, включать или не включать незапланированный результат в повестку дня вспомогательного органа на двухгодичный период; или

- .3 согласиться в принципе с предложением, но предложить вспомогательному органу или другим заинтересованным органам подготовить всеобъемлющий план работы в соответствии с пунктом 4.23, а также проинформировать Комитет об эффективной организации предстоящей работы.

4.21 Решение Комитета включить незапланированный результат в повестку дня вспомогательного органа на двухгодичный период должно содержать четкие и подробные поручения относительно работы, которая должна быть выполнена соответствующим вспомогательным органом или органами, а также относительно ожидаемого от нее окончательного результата, предпочтительно путем разработки круга ведения, согласно которому должна выполняться такая работа. Такие поручения или круг ведения должны также указывать на ожидаемый результат в конце текущего двухгодичного периода.

4.22 При принятии решения включить незапланированный результат в повестку дня на двухгодичный период более чем одного вспомогательного органа Комитет должен:

- .1 назначить вспомогательный орган, который должен координировать работу для избежания дублирования, поддержания согласованности разрабатываемых стандартов и обеспечения эффективной связи между соответствующими вспомогательными органами;
- .2 обеспечивать, чтобы координирующий вспомогательный орган мог завершить работу в установленные сроки;
- .3 обеспечивать, чтобы для избежания излишней работы и документации привлекались только вспомогательные органы, необходимые для выполнения работы; и
- .4 обеспечивать, чтобы работа включалась в повестки дня на двухгодичный период всех соответствующих вспомогательных органов.

4.23 В отношении незапланированных результатов, к которым причастны более чем один вспомогательный орган и по которым требуется большая работа, такая как пересмотр конвенций или подготовка кодексов, председателю координирующего вспомогательного органа по консультации с председателями других причастных вспомогательных органов, а также при поддержке Секретариата может быть предложено подготовить всеобъемлющий и скоординированный план работы для информирования Комитета об эффективной организации предстоящей работы.

#### **Дополнительные соображения**

4.24 В Плане действий высокого уровня могут быть указаны определенные мероприятия ИМО, которые продиктованы необходимостью принятия мер по конкретным областям безопасности и охраны на море, защиты окружающей среды и морского права, независимо от какого-либо порядка очередности.

4.25 В представляемых комитетами или вспомогательным органам документах, в которых особо отмечаются проблемы или недостатки, выявленные в конкретной(ых) области(ях) безопасности и охраны на море или защиты морской среды, должны обычно и по возможности также предлагаться соответствующие решения.

4.26 Когда для новых судов предлагаются новые требования относительно конструкции, комитеты и вспомогательные органы, для сведения к минимуму неизбежных пробелов в стандартах безопасности новых и существующих судов, должны рассматривать вопрос о применении новых предлагаемых требований или любых их изменений к существующим судам, используя *Временное руководство по систематическому применению положений, не имеющих обратной силы* (циркуляр MSC/Circ.765-MEPC/Circ.315).

4.27 Признавая человеческий фактор в качестве неотъемлемой части любых усилий, направляемых на повышение безопасности на море, усиление охраны на море или улучшение защиты морской среды, вспомогательные органы должны рассматривать вопрос человеческого фактора всякий раз, когда разрабатываются новые требования и пересматриваются существующие требования, посредством учета *Human element principles for the work of the Maritime Safety Committee, the Marine Environment Protection Committee and their subsidiary bodies* (циркуляр MSC/Circ.763-MEPC/Circ.313), в частности:

- .1 при обзоре достаточности требований и рекомендаций относительно оборудования и руководств по эксплуатации на судах, включая упрощение и стандартизацию терминологии; в этом отношении при разработке новых или изменении существующих эксплуатационных требований следует внимательно рассматривать вопрос о включении рекомендаций, касающихся:
  - .1 удобства для пользователя;
  - .2 безопасности при использовании оборудования;
  - .3 согласования основных особенностей оборудования, относящихся к безопасности; и
  - .4 необходимости четких, легко понимаемых и обновляемых руководств по эксплуатации, технических руководств и чертежей;
- .2 при обзоре достаточности требований и рекомендаций в отношении эксплуатационных руководств на судах, в частности в отношении того, чтобы они были легко понимаемы;
- .3 при дальнейшем упрощении и стандартизации символов и знаков, используемых на судах; и
- .4 при выявлении слов и выражений, используемых в документах ИМО, таких, как «отвечающий требованиям», «достаточный», «к удовлетворению Администрации» и т. д., и установлении степени, в которой они могут быть более конкретно определены.

4.28 Запланированные или незапланированные результаты, по которым требуется большая работа, такие, как подготовка кодексов, должны, когда это необходимо, включаться в предварительные повестки дня следующих сессий соответствующих органов, с тем чтобы предоставить делегациям достаточное время для подготовительной работы.

4.29 В отношении вопросов, требующих исследования, должен поощряться и учитываться вклад других организаций и соответствующих учреждений. Следует поощрять обмен информацией о техническом развитии.

4.30 В контексте резолюции A.911(22) о *единообразной редакции ссылок на документы ИМО* вспомогательные органы должны использовать в своей работе, если необходимо, прилагаемое к ней Руководство.

4.31 Существенные изменения проекта поправок к документам, имеющим обязательную силу, которые рассматривают комитеты с целью одобрения, должны приниматься к обсуждению только в том случае, если они представлены в письменной форме. Однако в исключительных обстоятельствах, если рассматриваемый проект поправок включает значительные расхождения или упущения или если могут ожидать серьезные трудности в их применении, комитеты могут согласиться обсуждать устные предложения, направленные на решение любых выявленных проблем.

#### **Управление, контроль и представление докладов**

4.32 При осуществлении Плана действий высокого уровня надлежащие механизмы управления и контроля должны обеспечивать, чтобы:

- .1 как повестки дня на двухгодичный период, так и повестки дня были четко увязаны со Стратегическим планом и Планом действий высокого уровня;
- .2 разнонаправленным требованиям, указанным в Стратегическом плане и Плане действий высокого уровня, мог предоставляться приоритет в пределах ограничений ресурсов Организации и ее членов;
- .3 реагирование Организации на изменения окружающей обстановки, в которой она функционирует, соответствовало Стратегическому плану и Плану действий высокого уровня; и
- .4 наблюдение и представление докладов были таковыми, чтобы ход работы по повесткам дня на двухгодичный период был очевидно связан с ходом работы по достижению запланированных результатов.

4.33 Для обеспечения прозрачной связи между Стратегическим планом и работой Организации должны применяться следующие принципы:

- .1 запланированные результаты, включенные в План действий высокого уровня, должны ясно составлять основу работы комитетов и их вспомогательных органов в двухгодичном периоде с учетом бюджета Организации;
- .2 все запланированные результаты, содержащиеся в повестках дня и в повестках дня на двухгодичный период комитетов и их вспомогательных органов, должны быть включены в План действий высокого уровня;
- .3 повестки дня комитетов и их вспомогательных органов на двухгодичный период должны следовать формату 1, изложенному в приложении 3;
- .4 в отношении результатов с намеченным сроком выполнения после текущего двухгодичного периода в Плане действий высокого уровня должен быть указан запланированный промежуточный результат в конце двухгодичного периода;

- .5 намеченные сроки выполнения в повестке дня на двухгодичный период по формату в приложении 3 (формат 1) должны указывать год запланированного выполнения в текущем двухгодичном периоде, задачи, которые должны выполняться на ежегодной основе, должны быть охарактеризованы термином «ежегодно»;
- .6 результаты, по которым предпринимаются постоянные действия, не рекомендуются, но в тех случаях, когда они считаются неизбежными, следует прилагать усилия к указанию их ожидаемых промежуточных результатов в конце текущего двухгодичного периода; и
- .7 документы, представляемые комитетам и вспомогательным органам, должны четко демонстрировать непосредственную связь между содержащимися в них предложениями и запланированным результатом, который должен быть достигнут в рамках соответствующего пункта повестки дня на основании Плана действий высокого уровня.

4.34 Доклады о состоянии запланированных результатов, включенных в План действий высокого уровня, должны быть выполнены в формате, указанном в приложении 3 (формат 1), и должны представлять собой приложение или прилагаться к докладам о каждой сессии подкомитетов<sup>1</sup> и комитетов, а также двухгодичному докладу Совета Ассамблеи. В таких докладах должны по отдельности указываться незапланированные результаты, принятые для включения в повестки дня на двухгодичный период.

4.35 При подготовке своих докладов комитеты и подкомитеты должны включать в них все доклады о состоянии запланированных результатов, которые они получили со времени представления своих предыдущих докладов.

4.36 Комитеты должны составлять и поддерживать повестки дня, выходящие за рамки двухгодичного периода, которые должны составляться по формату 2, изложенному в приложении 3. Они должны прилагаться к докладам о каждой сессии. Для целей планирования вспомогательные органы также должны вести перечень принятых результатов в повестках дня комитетов, выходящих за рамки двухгодичного периода, в отношении результатов, входящих в их компетенцию.

## Обязанности

4.37 Комитеты, подкомитеты и Секретариат должны обеспечивать согласованность и дисциплину при административном управлении циклом планирования и представления докладов.

4.38 Председатели, заместители председателей и секретари комитетов и подкомитетов имеют конкретную обязанность по эффективному управлению циклом планирования и представления докладов, а также по согласованному и строгому применению настоящего Руководства и *Руководства по применению Стратегического плана и Плана действий высокого уровня Организации*.

4.39 Для выполнения функции, указанной в пункте 4.39, между председателями, заместителями председателей и секретарями комитетов и подкомитетов предполагается

---

<sup>1</sup> Если соответствующему органу во время сессии в течение двухгодичного периода не было поручено рассмотреть какой-либо запланированный результат, от этого органа не требуется включать данный конкретный результат в свою повестку дня на двухгодичный период для данной сессии.

надежное сотрудничество и координация всеми возможными средствами, включая личные встречи и телеконференции, если они будут сочтены необходимыми.

## **5 РЕЖИМ РАБОТЫ**

### **Комитеты и вспомогательные органы**

5.1 Вспомогательные органы должны, если необходимо, работать согласно поручениям как КБМ, так и КЗМС и должны докладывать о конкретных результатах непосредственно и по отдельности Комитету, который запросил их экспертные заключения, а не представлять доклады обоим комитетам.

5.2 Вспомогательные органы должны периодически проводить обзор их круга ведения для обеспечения того, чтобы он точно отражал выполняемую работу.

5.3 Комитеты должны периодически проводить обзор необходимости дальнейшего существования их вспомогательных органов.

5.4 Вспомогательные органы не должны рекомендовать созыв рабочих групп в ходе сессий соответствующего Комитета без предварительной консультации председателя соответствующего вспомогательного органа с председателем Комитета.

5.5 Вспомогательный орган может обратиться с просьбой к другому органу о внесении вклада, и в этом случае последнему должно быть предоставлено достаточное время для подготовки его вклада с учетом его запланированных результатов.

5.6 Как правило, комитеты не должны разрешать любому вспомогательному органу приступать к работе по обзору или усовершенствованию уже одобренных им положений, до тех пор пока не будет приобретен достаточный опыт применения таких существующих положений.

5.7 Подкомитеты должны сосредоточить свои усилия на выполнении порученной им технической работы и обычно не должны без достаточного основания возобновлять обсуждение вопроса о необходимости или настоятельной необходимости запланированного или незапланированного результата независимо оттого, включен он в повестку дня или нет.

5.8 С целью облегчения технической работы, которая должна выполняться эффективным и действенным образом, инициатор(ы) предложений по новым результатам должен(должны) обеспечить, чтобы в соответствии с необходимостью или настоятельной необходимостью, как будет определено Комитетом, вспомогательному органу, когда он приступает к своей технической работе, предоставлялась достаточная и актуальная информация.

5.9 Вспомогательные органы не должны расширять сферу существующих результатов, если это не будет поручено или санкционировано Комитетом. Вспомогательные органы не должны разрабатывать поправки к любому соответствующему документу ИМО или его толкования без распоряжения Комитета. Однако в соответствии с пунктом 4.9 при обращении к Комитету за разрешением действовать, как предусмотрено в двух предыдущих предложениях (или когда произвольно предлагается незапланированный результат для текущего двухгодичного периода или новый результат, который должен быть принят для включения в повестку дня Комитета, выходящую за рамки двухгодичного периода), вспомогательные органы должны обеспечивать, чтобы их просьба соответствовала положениям пунктов 4.6, 4.7 и 4.14, в зависимости от случая. Поскольку

вспомогательные органы могут не располагать достаточным временем для разработки требуемой информации, учитывая, что обычно их повестки дня на двухгодичный период обсуждаются только в конце их сессий, заинтересованным делегациям, по консультации с председателем вспомогательного органа и Секретариатом, следует подготавливать информацию, которая должна дополнять предложение и которая необходима Комитету для принятия решения о том, должен ли незапланированный результат быть включен в повестку дня вспомогательного органа на двухгодичный период или в повестку дня Комитета, выходящую за рамки двухгодичного периода.

5.10 Как правило, вспомогательные органы не должны издавать циркуляры, которые предполагается издавать только после одобрения комитетами. Однако в исключительных случаях вспомогательные органы могут издавать циркуляры, входящие в их сферу компетенции, при условии одобрения их действий соответствующим Комитетом или комитетами на их первой последующей сессии.

5.11 Вспомогательные органы должны избегать разработки единых толкований руководств. В случаях если существующий текст руководства неясен и поэтому требует изменения, заинтересованный вспомогательный орган должен соответствующим образом изменить руководство вместо разработки единого толкования.

5.12 При рассмотрении своих запланированных результатов и/или своих предварительных повесток дня следующих сессий вспомогательные органы должны обращаться к комитетам за рекомендацией в отношении запланированных результатов, по которым на двух предыдущих сессиях не были представлены документы.

#### **Рекомендация по выбору результатов для предварительной повестки дня**

5.13 Вспомогательные органы должны выбирать результаты для своих предварительных повесток дня таким образом, чтобы обеспечить надлежащее рассмотрение важных и срочных вопросов, учитывая:

- .1 количество рабочих дней в ходе каждой сессии; и
- .2 количество рабочих групп и редакционных групп, которые намеревается образовать вспомогательный орган.

5.14 Запланированные и незапланированные результаты должны выбираться сначала из повестки дня на двухгодичный период и, если в предстоящем двухгодичном периоде состоится последующая сессия, из принятых результатов, включенных в повестку дня Комитета, выходящую за рамки двухгодичного периода.

5.15 Общее количество выбранных результатов и объем работы вспомогательных органов по предварительным повесткам дня должны ограничиваться соответствующим осуществимым уровнем, обеспечивающим высококачественный результат. Результаты, выбранные из повесток дня комитетов, выходящих за рамки двухгодичного периода, должны включаться в повестки дня вспомогательных органов только тогда, когда результаты, указанные в соответствующей повестке дня на двухгодичный период, достигнуты и объем работы вспомогательного органа позволяет включение дополнительных результатов.

5.16 Невыбранные остальные результаты следует оставлять открытыми и переносить в предварительные повестки дня вспомогательных органов, когда они выбраны ими и одобрены соответствующим Комитетом с учетом общей рабочей нагрузки вспомогательных органов, отвечающих за выполняемую работу.

## **Рабочие, редакционные, корреспондентские, межсессионные рабочие и другие группы**

### ***Рабочие группы***

5.17 Комитеты и их вспомогательные органы должны сводить к минимуму количество рабочих групп, образуемых во время их сессий; однако при необходимости может быть образовано максимум три рабочие группы с учетом трудностей, с которыми сталкиваются делегации малого состава с точки зрения представительства в таких группах и того факта, что такие группы работают без устного перевода. Когда рабочая группа выполнит свою задачу и будет распущена, вместо нее в ходе той же сессии не должна созываться никакая другая рабочая группа. С этой целью вспомогательные органы должны стремиться к рассмотрению, при необходимости, пунктов их повесток дня на пленарном заседании, а не образовывать группы для их рассмотрения.

5.18 Если для рассмотрения различных вопросов на одной сессии необходимо более трех рабочих групп, Комитет и вспомогательный орган должны установить порядок очередности рассмотрения возможных пунктов и принимать соответствующие решения. Если в течение нескольких сессий независимым рабочим группам необходимо охватить более трех не связанных между собой вопросов, могут быть приняты меры для проведения заседаний соответствующих групп на следующих сессиях соответствующего Комитета и вспомогательного органа, причем в ходе одной сессии должно быть образовано максимум три рабочие группы.

5.19 Рабочие группы могут приступать к работе утром в первый день сессии на основе проекта круга ведения, представленного председателем соответствующего Комитета или подкомитета, до официального обсуждения этого круга ведения в рамках соответствующего пункта повестки дня. Однако эти меры должны быть факультативными, и решения по ним на заседании должны приниматься с осторожностью. По возможности, круг ведения рабочих групп должен согласовываться на предыдущих сессиях вышестоящего Комитета или подкомитета. Еще один вариант заключается в том, чтобы в проекте круга ведения рабочих и редакционных групп, изданном в начале сессии в соответствии с пунктом 5.36 настоящего Руководства, также указывались пункты, по которым группы могут начать работу утром в первый день сессии без предварительного рассмотрения соответствующих пунктов повестки дня на пленарном заседании.

5.20 В принципе, в рамках рабочей группы не должно быть отдельных групп. Однако если необходимо образовать одну или более отдельные группы для большей эффективности, рабочая группа должна сделать это посредством единогласного соглашения и также должна рассмотреть и согласовать итоги работы отдельной группы до включения их в свой доклад. Отдельные группы, в случае их образования, должны проводить заседания вне обычных часов работы, если рабочая группа не примет иного решения ввиду эффективности работы.

5.21 Рабочие группы вспомогательного органа, если это продиктовано обстоятельствами и ограниченным временем, могут представлять свои доклады непосредственно комитетам, если они уполномочены на это вышестоящим подкомитетом, после консультации между председателем группы, председателем вышестоящего подкомитета и председателями соответствующих комитетов.

5.22 Если необходимо, рабочие группы должны полностью использовать пять рабочих дней сессии, представляя свои доклады на следующую сессию вышестоящего органа. Если доклады рабочих групп должны подготавливаться в ходе сессии, следует прилагать усилия к тому, чтобы они были как можно короче.



5.23 Постоянных рабочих групп следует избегать, но, если когда-либо возникнет необходимость в такой группе, соответствующий вспомогательный орган должен предоставить четкое обоснование и соответствующий круг ведения.

#### ***Редакционные группы***

5.24 Помимо рабочих групп комитеты и их вспомогательные органы могут образовывать редакционные группы. Ни в коем случае в ходе одной сессии не должно проводиться одновременных заседаний более пяти групп (например, три рабочие и две редакционные группы). Если необходимы дополнительные редакционные группы, они должны проводить заседания вне обычного рабочего времени.

#### ***Другие группы***

5.25 Помимо рабочих и редакционных групп комитеты и их вспомогательные органы могут образовывать другие группы, такие как технические группы или группы по обзору, требуемые согласно соответствующим конвенциям. В зависимости от необходимости и срочности подлежащего рассмотрению вопроса такие группы могут проводить заседания в дополнение к заседаниям рабочих или редакционных групп или вместо них.

#### ***Корреспондентские группы***

5.26 Для облегчения рассмотрения какого-либо вопроса Комитет или его вспомогательные органы могут образовывать корреспондентские группы и поручать им проводить работу над сводным проектом текста, подготовленного «ведущей страной» или Секретариатом, при условии что Комитет согласился рассмотреть этот вопрос и одобрил круг ведения группы (см. также пункт 5.36). Таким образом, через консультации между заинтересованными делегациями путем корреспонденции, объем представляемых и обрабатываемых документов может быть сокращен.

5.27 Корреспондентские группы в максимальной степени должны использовать современную технологию связи, такую как Интернет.

5.28 Работа корреспондентской группы (например получение и обработка замечаний и предложений) не должна упреждать официального рассмотрения соответствующего вопроса заинтересованным вышестоящим органом или позиции правительств-членов или международных организаций, участвующих в корреспондентской группе.

5.29 В обычных обстоятельствах комитеты и вспомогательные органы не должны образовывать более трех корреспондентских групп, хотя это количество может быть увеличено, если это оправдывает срочность рассматриваемого вопроса. Не должны образовываться подгруппы в рамках корреспондентской группы. Не должны проводиться официальные заседания членов корреспондентских групп без предварительного одобрения Комитета(ов).

5.30 Участие в корреспондентских группах открыто для всех делегаций (правительства и организации), которые могут своевременно предоставить необходимые специальные знания или которые особо заинтересованы в рассматриваемом вопросе. Любое правительство-член или международная организация может присоединиться к работе корреспондентской группы после ее образования, и группа должны принимать вклады в работу на любом этапе своей работы.

5.31 При образовании корреспондентской группы для координации работы группы должны быть назначены «ведущая страна», «ведущая организация» или Секретариат. Обязанности координаторов группы должны включать:

- .1 подготовку, ведение и рассылку списка участников;
- .2 установление предельных сроков подготовки проектов текстов и получение замечаний и предложений по ним;
- .3 подготовку и рассылку проектов текстов и замечаний по ним;
- .4 подготовку и представление Секретариату доклада корреспондентской группы, включая любые сводные проекты текстов (см. пункт 5.35); и
- .5 представление вышеупомянутого доклада и сводных проектов текстов соответствующему Комитету или вспомогательному органу.

5.32 Обязанности участников должны включать:

- .1 активное участие в работе группы;
- .2 соблюдение установленных предельных сроков представления замечаний по проектам текстов, предложениям и т. д.; и
- .3 передачу другим членам группы копий замечаний, предложений и т. д., представленных координатору группы.

5.33 Обязанности Секретариата в тех случаях, когда Секретариат действует в качестве координатора группы, должны быть теми же, что описаны в пункте 5.31, выше. Секретариату может также предлагаться рассылка сводных проектов текстов и т.д. от имени координатора группы.

5.34 Результаты выполняемой корреспондентскими группами работы должны обычно оформляться в виде сводного проекта текста, отражающего информацию, полученную от членов группы. Такие тексты должны сопровождаться кратким докладом, излагающим работу и указывающим, какие члены внесли вклад в этот процесс. Если не представилось возможным подготовить согласованный сводный проект документа, тексты или вопросы, по которым не было достигнуто согласия, должны быть четко указаны в проекте документа или в докладе.

5.35 Доклады корреспондентских групп должны представляться на первую сессию вышестоящего органа, которая собирается после завершения работы групп, своевременно с целью соблюдения установленных предельных сроков рассмотрения существенных документов в соответствии с положениями пункта 6.12. Обычно работа корреспондентских групп не должна совпадать с сессиями вышестоящего Комитета или вспомогательного органа. Если группа не завершит свою работу своевременно, с тем чтобы соблюсти такой предельный срок, вышестоящему органу должен быть представлен доклад о ходе работы.

### ***Круг ведения рабочих, редакционных и корреспондентских групп***

5.36 Когда должны быть образованы рабочие, редакционные и корреспондентские группы, должен быть подготовлен проект круга ведения после консультаций между председателем соответствующего Комитета или вспомогательного органа и Секретариатом для утверждения на пленарном заседании. В отношении рабочих и редакционных групп этот проект круга ведения должен издаваться Секретариатом в начале сессии для согласования на пленарном заседании, до того как данные группы приступят к работе. После этого согласованный круг ведения не должен изменяться или расширяться без предварительного согласия вышестоящего органа.

### ***Межсессионные рабочие группы***

5.37 При условии одобрения Советом межсессионные заседания рабочих групп могут созываться без устного перевода. Межсессионные заседания должны проводиться только в том случае, если они будут сочтены абсолютно необходимыми и после тщательного рассмотрения их необходимости соответствующим Комитетом в каждом конкретном случае с учетом первоочередности и срочности конкретного вопроса, который таким заседаниям будет предложено рассматривать. Межсессионные заседания таких групп должны проводиться в штаб-квартире ИМО непосредственно перед согласованной сессией соответствующего вышестоящего органа или после нее. Могут рассматриваться другие меры; однако никакие меры не должны приниматься в отношении межсессионного заседания, до тех пор пока такое заседание не будет одобрено Комитетом. Заседания межсессионных рабочих групп и технических групп не должны проводиться в то же время, что и сессии Комитета или подкомитета.

## **6 ПРОЦЕДУРЫ ПОДГОТОВКИ И ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ДОКУМЕНТОВ**

### **Подготовка документов**

6.1 Документы должны подготавливаться с одинарным интервалом и должны быть как можно более краткими для облегчения их своевременной обработки. Для улучшения четкого понимания документов должно соблюдаться следующее:

- .1 всем документам должно предшествовать краткое изложение, подготовленное по форме и содержащее информацию, указанную в таблице ниже. Документы, особенно предложения о включении незапланированного результата, должны показывать, если это осуществимо, связи со Стратегическим планом и Планом действий высокого уровня путем включения в краткое изложение ссылок на соответствующие стратегические направления, действия высокого уровня и запланированные результаты:

<b>КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ</b>	
<i>Краткое резюме:</i>	Это описание должно быть кратким и излагать предлагаемую задачу (поправка, резолюция Ассамблеи, циркуляр, только информация и т. д.), а также включать информацию о том, будет ли иметь предложение какие-либо финансовые последствия для отрасли судоходства или бюджета ИМО.

<i>Стратегическое направление:</i>	Должна быть сделана ссылка на одно или несколько соответствующих стратегических направлений в Стратегическом плане Организации.
<i>Действия высокого уровня:</i>	Должна быть сделана ссылка на одно или несколько соответствующих действий высокого уровня в Плане действий высокого уровня Организации.
<i>Запланированный результат:</i>	Должна быть сделана ссылка на один или несколько соответствующих запланированных результатов в Плане действий высокого уровня на двухгодичный период. Если соответствующего запланированного результата нет, должен быть включен соответствующий описательный текст.
<i>Действия, которые должны быть предприняты:</i>	Должна быть сделана ссылка на пункт документа, указывающий действия, которые должны быть предприняты Комитетом, подкомитетом и т. д.
<i>Относящиеся к вопросу документы:</i>	Другие основные документы должны быть перечислены в той степени, в какой они известны инициатору документа.

- .2 существенные документы должны завершаться кратким изложением действий, которые предлагается предпринять соответствующему органу; и
- .3 информационные документы должны завершаться кратким изложением содержащейся в них информации.

6.2 Для облегчения обработки документы должны представляться на флеш-диске USB или по электронной почте на адрес «info@imo.org», предпочтительно в Microsoft Word с использованием шрифта Arial размера 11. Для облегчения обработки документа, а также для проверки того, что никакой текст не был искажен во время отсылки или преобразования, могут также представляться или запрашиваться твердые копии документов, например, в виде приложения к основному тексту.

6.3 Документы, предоставляемые в ИМО за 13 недель или более до сессии, не должны представляться на пленарном заседании, если председатель не решит, что это существенно важно для надлежащего рассмотрения соответствующего вопроса. На пленарном заседании не должны представляться информационные документы, а также документы, не требующие действий со стороны комитетов или их вспомогательных органов, за исключением того, что должно отмечаться их содержание.

6.4 Предлагаемые поправки к документам ИМО, относящимся к безопасности и охране на море и защите морской среды, которые были утверждены для одобрения КБМ или КЗМС, более не будут печататься на розовой бумаге, но это будет надлежащим образом указано в системе IMODOCS.

6.5 Документы, в которых содержатся предлагаемые поправки к документам, имеющим обязательную силу, должны представляться в формате, в котором можно четко определить внесенные изменения (например, использование подчеркивания или перечеркивания в тексте).

6.6 Доклады комитетов и их вспомогательных органов должны обычно содержать в каждом разделе только:

- .1 краткое изложение основных документов и перечень других документов, представленных правительствами, международными организациями и Секретариатом;
- .2 краткое изложение мнений, выраженных во время рассмотрения какого-либо вопроса, которые могли повлиять на решение, принятое представляющим доклад органом (но не допуская превращения докладов в краткое изложение решений), а заявления делегаций включаются в них только по ясно выраженной просьбе в ходе сессии; и
- .3 запись принятых решений.

6.7 При подготовке рекомендаций, кодексов или руководств должны делаться, если это возможно, перекрестные ссылки на тексты и терминологию, ранее разработанные ИМО или другими организациями. Благодаря этому будет избегаться излишнее дублирование и уменьшаться необходимость чрезмерно подробных положений и последующего согласования.

6.8 Председатели вспомогательных органов не должны представлять комитетам свои доклады, поскольку они должны утверждаться без зачитывания.

6.9 В отношении срочных вопросов, вытекающих из сессий вспомогательных органов или органов ИМО, кроме Совета и Ассамблеи, которые были проведены менее чем за 13 недель до сессии Комитета, Комитет должен рассмотреть только такие срочные вопросы, которые могут быть указаны им на предыдущей сессии. Как правило, Комитет не рассматривает доклады или вопросы, вытекающие из сессии любого вспомогательного органа, которая была проведена менее чем за девять недель до сессии Комитета. В исключительных случаях вспомогательный орган может предложить Комитету предпринять действия по какому-либо вопросу, который вспомогательный орган считает срочным и важным и вытекающим из сессии, которая была проведена менее чем за девять недель до сессии Комитета. В таких случаях председатель вспомогательного органа должен проконсультироваться с председателем Комитета по вопросу одобрения предполагаемых действий.

6.10 Все заинтересованные стороны должны постоянно сознавать финансовое и экологическое воздействие объема документации, подготавливаемой на заседаниях ИМО, и должны ограничивать в максимально возможной степени количество страниц документов, представляемых к таким заседаниям. Для информации, существующие в настоящее время меры по выпуску рабочих документов во время заседаний описаны в приложении 5.

6.11 Для поощрения действий, упомянутых в пункте 6.10, выше, документы, за исключением информационных документов и докладов комитетов и подкомитетов, рабочих, редакционных, корреспондентских и других групп, предоставляющих доклады, и Секретариата, которые содержат более 20 страниц, не должны полностью переводиться. Они должны включать для целей перевода краткое изложение документа объемом не более четырех страниц, причем остальное содержание должно представляться в качестве приложения на языке (например, английском), который может быть необходим, например, рабочим группам.

## **Представление документов**

6.12 Для обеспечения того, чтобы все документы имелись в штаб-квартире ИМО на всех трех рабочих языках заблаговременно до сессии Комитета или вспомогательного органа, тем самым обеспечивая своевременное изучение документов и содействуя участию всех членов в процессе принятия решений комитетами и их вспомогательными органами, должны применяться следующие положения:

- .1 как правило, документы, за исключением информационных документов и докладов комитетов и подкомитетов, рабочих, редакционных, корреспондентских и других групп, предоставляющих доклады, и Секретариата, должны содержать не более 50 страниц. В отношении докладов рабочих, редакционных, корреспондентских или других групп, предоставляющих доклады, и в других исключительных обстоятельствах это количество страниц может быть превышено, при условии что предельный срок получения документа Секретариатом, как указано в подпунктах .2 и .3, ниже, переносится на одну неделю на каждые 20 страниц документа сверх 50 страниц;
- .2 Секретариат должен получать документы, содержащие предложения о включении незапланированных результатов, не позднее чем за 13 недель до открытия соответствующей сессии Комитета. Они должны предоставляться в штаб-квартиру ИМО и размещаться на вебсайте документов ИМО на трех рабочих языках Организации не позднее, чем за пять недель до открытия сессии;
- .3 Секретариат должен получать документы (включая информационные документы), содержащие более шести страниц текста (объемные документы), не позднее чем за 13 недель до открытия соответствующей сессии Комитета или вспомогательного органа. Однако Секретариат может принимать объемные информационные документы, представленные в электронном формате, если они получены не позднее, чем за девять недель до соответствующей сессии. Они должны предоставляться в штаб-квартиру ИМО и размещаться на вебсайте документов ИМО на трех рабочих языках Организации, за исключением информационных документов (которые не должны переводиться), не позднее, чем за пять недель до открытия сессии;
- .4 Секретариат должен получать необъемные документы, содержащие замечания по документам, упомянутым в подпунктах .2 и .3, выше, или по пунктам, уже включенным в повестку дня, не позднее, чем за девять недель до открытия соответствующей сессии Комитета или вспомогательного органа. Они должны предоставляться в штаб-квартиру ИМО и размещаться на вебсайте документов ИМО на трех рабочих языках Организации не позднее, чем за пять недель до открытия сессии;
- .5 несмотря на положения подпункта .4, выше, документы, содержащие замечания по документам, упомянутым в подпунктах .2, .3 и .4, выше, объемом четыре страницы или менее должны обрабатываться, если они получены Секретариатом не позднее, чем за семь недель до открытия соответствующей сессии Комитета или вспомогательного органа. Эти документы должны начинаться с пункта, четко указывающего документ, по которому делаются замечания, и утверждающего, что документ представляется в соответствии с положениями пункта 6.12.5

настоящего Руководства. Они должны предоставляться в штаб-квартиру ИМО и размещаться на вебсайте документов ИМО на трех рабочих языках Организации не позднее, чем за четыре недели до открытия сессии;

- .6 Секретариат должен получать необъемные информационные документы не позднее, чем за девять недель до открытия соответствующей сессии Комитета или вспомогательного органа. Они не должны переводиться и должны предоставляться в штаб-квартиру ИМО и размещаться на вебсайте документов ИМО не позднее, чем за пять недель до открытия сессии. На основе какого-либо информационного документа не должны предприниматься никакие действия, кроме того, что он должен быть отмечен;
- .7 в дополнение и со ссылкой на доклады вспомогательных органов, на основе которых Комитету обычно предлагается предпринять действия, должны прилагаться все возможные усилия к обеспечению того, чтобы такие доклады предоставлялись в штаб-квартиру ИМО и размещались на вебсайте документов ИМО на трех рабочих языках Организации не позднее, чем за пять недель до открытия сессии; и
- .8 в отношении основных документов, представленных Комитету и содержащих сведения о срочных вопросах, вытекающих из сессий вспомогательных органов, упомянутых в пункте 6.9, которые провели заседание менее чем за 13 недель до сессии Комитета, такие основные документы должны содержать в приложении текст (например, проекты резолюций Ассамблеи, проекты циркуляров КБМ и т. д.), по которому Комитету будет предложено предпринять действия.

6.13 Секретариат должен прилагать все усилия к обеспечению своевременного размещения документов на вебсайте документов ИМО. Правительства-члены и международные организации должны также стремиться к представлению документов как можно раньше, а не просто в соответствующие предельные сроки представления документов.

6.14 Секретариат должен строго применять вышеупомянутые положения, касающиеся представления документов, и не принимать документы, представленные правительствами или делегациями с запозданием. Любое освобождение от выполнения этих положений должно быть предварительно разрешено председателем соответствующего Комитета после консультаций с Секретариатом. В исключительных обстоятельствах, требующих немедленных действий со стороны Комитета, Секретариат должен получать соответствующий документ для этой цели, состоящий не более чем из четырех страниц, не позднее, чем за девять недель до открытия сессии соответствующего органа; такой документ должен предоставляться в штаб-квартиру ИМО на трех рабочих языках Организации не позднее, чем за 5 недель до открытия сессии. Если Комитет примет такое решение, он рассмотрит такой документ во время открытия сессии.

6.15 В исключительных случаях, упомянутых в пункте 6.9, когда вспомогательный орган предлагает Комитету предпринять действия по срочным вопросам, вытекающим из сессии, которая состоялась менее чем за девять недель до сессии Комитета, документы, содержащие замечания по этим срочным вопросам и включающие четыре страницы или менее, должны обрабатываться, если они получены Секретариатом не позднее, чем за семь недель до открытия любой сессии соответствующего Комитета. Такие документы должны начинаться с пункта, четко указывающего документ, по которому делаются замечания, и утверждающего, что документ представляется в соответствии с

положениями пункта 6.15 настоящего Руководства. Они должны представляться в штаб-квартиру ИМО на трех рабочих языках не позднее, чем за четыре недели до открытия сессии.

## **7 СОБЛЮДЕНИЕ РУКОВОДСТВА**

Настоящее Руководство должно строго соблюдаться. Такое соблюдение окажет помощь делегациям в надлежащей подготовке к каждому заседанию и улучшит их участие в обсуждениях и процессе принятия решений в ходе заседаний. Это также освободит делегации от трудностей при разработке позиций их стран по вопросам, включенным в повестки дня двух комитетов и их вспомогательных органов. Для повышения эффективности проведения работы в целом члены Комитета должны обеспечивать, чтобы их коллеги, присутствующие на сессиях других комитетов, были полностью проинформированы об итогах заседания, на котором они присутствовали. Члены Комитета должны также обеспечивать, чтобы их эксперты, присутствующие на заседаниях вспомогательных органов, рабочих групп, редакционных групп или корреспондентских групп, были надлежащим образом проинформированы и проинструктированы относительно любых действий, необходимых для осуществления решений, принятых комитетами.



## ПРИЛОЖЕНИЕ 1

### ИНФОРМАЦИЯ, КОТОРАЯ ДОЛЖНА СОДЕРЖАТЬСЯ В ПРЕДЛОЖЕНИЯХ ПО НЕЗАПЛАНИРОВАННЫМ РЕЗУЛЬТАТАМ

Для того чтобы комитеты могли провести надлежащую оценку предложений для включения незапланированных результатов, в представляемых документах, в которых содержатся такие предложения, должна содержаться, как минимум, следующая информация, включая демонстрацию и документацию:

- |    |                                       |  |
|----|---------------------------------------|--|
| .1 | <b>Задачи ИМО:</b>                    | Представить доказательства того, что предложение:  |
|    |                                       | .1 входит в сферу задач ИМО и каким образом; и   |
|    |                                       | .2 строго соотносится со сферой Стратегического плана и способствует осуществлению действий высокого уровня, установленных в Стратегическом плане, и каким именно образом. |
| .2 | <b>(Настоятельная) необходимость:</b> | Продемонстрировать и подтвердить документально:  |
|    |                                       | .1 необходимость в предлагаемой мере; и  |
|    |                                       | .2 рассматриваемую в предложении настоящую необходимость в новой конвенции или в изменении существующей конвенции.   |
| .3 | <b>Анализ вопроса:</b>                | Предоставить анализ предлагаемой меры, включая убедительную демонстрацию ее целесообразности, осуществимости и пропорциональности.   |
| .4 | <b>Анализ последствий:</b>            | Предоставить анализ последствий предложения, рассматривающий издержки для морской отрасли, а также соответствующие законодательное и административное бремя <sup>6</sup> . |
| .5 | <b>Преимущества:</b>                  | Предоставить доказательства того, что преимущества в отношении повышения безопасности на море, усиления охраны на  |

<sup>6</sup> См. приложение 5 «Контрольный перечень по выявлению административных требований и бремени», который должны заполнить все инициаторы, представляющие предложения по незапланированным результатам, и который должен быть приложен к предложениям, подаваемым на рассмотрение Совету и комитетам. Комитеты могут также использовать этот контрольный перечень до принятия новых документов, имеющих обязательную силу, или внесения изменений в существующие, с тем чтобы убедиться, что административные требования в наибольшей возможной степени сведены к минимуму.

- море или защиты морской среды, которые, как ожидается, будут получены в результате включения нового пункта, оправдывают предлагаемое действие.
- .6      **Отраслевые стандарты:** Предоставить информацию о том, существуют ли или разрабатываются ли надлежащие отраслевые стандарты.
- .7      **Результат:** Указать предполагаемый результат в терминах SMART (конкретный, измеримый, достижимый, реалистичный и имеющий временные рамки). Если в представленных документах по предложению для включения незапланированного результата не может быть указан конечный результат, в терминах SMART должен быть указан промежуточный результат, который должен быть получен до конца текущего двухгодичного периода.
- .8      **Человеческий фактор:** Предоставить заполненный контрольный перечень, содержащийся в циркуляре MSC-MEPC.7/Circ.1, чтобы продемонстрировать, что вопрос человеческого фактора получил достаточное рассмотрение.
- .9      **Приоритетность/срочность:** Со ссылкой на текущий Стратегический план и План действий высокого уровня предоставить доказательства следующего:
- .1      срочность предлагаемого незапланированного результата;
  - .2      дата, к которой предлагаемый незапланированный результат должен быть завершен;
  - .3      временные рамки, необходимые органу ИМО для завершения работы.
- .10     **Требуемое действие:** Указать действие, требуемое от органа ИМО.

## ПРИЛОЖЕНИЕ 2

### ПРОЦЕДУРЫ ПО ОЦЕНКЕ ПОСЛЕДСТВИЙ ПОТРЕБНОСТЕЙ В СОЗДАНИИ ПОТЕНЦИАЛА ПРИ РАЗРАБОТКЕ НОВЫХ ДОКУМЕНТОВ ИЛИ ИЗМЕНЕНИИ СУЩЕСТВУЮЩИХ ДОКУМЕНТОВ, ИМЕЮЩИХ ОБЯЗАТЕЛЬНУЮ СИЛУ

#### 1 ВВЕДЕНИЕ

1.1 В резолюции A.998(25) предупреждается, что до тех пор, пока Совет, комитеты и их вспомогательные органы не станут применять подход, основанный на *непрерывном контроле*, в отношении создания потенциала, технического сотрудничества и помощи, вероятность успешной ратификации и эффективного осуществления документов ИМО может снизиться ввиду неподготовленности правительств, особенно малых островных развивающихся государств (МОРГ) и наименее развитых стран (НРС), или отсутствия у них потенциала в то время, когда срочно требуется осуществление таких документов. Поэтому разработка настоящей процедуры соответствует положениям этой резолюции.

1.2 Оценка последствий создания потенциала для осуществления новых и/или изменения существующих документов является повторяющимся процессом, который начинается после принятия предварительного предложения и проходит параллельно процессу его осуществления.

1.3 Процедура не препятствует государствам предпринимать дополнительные действия, способствующие обеспечению целей создания потенциала посредством технической помощи или сотрудничества.

#### 2 ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Для целей настоящей процедуры применяются следующие определения:

2.1 *Запланированный результат* определен в пункте 2.1.3 настоящего Руководства.

2.2 *Незапланированный результат* определен в пункте 2.1.4 настоящего Руководства.

2.3 *Создание потенциала* означает устойчивые социальные, экономические или юридические меры, принимаемые при помощи различных средств для целей всеобъемлющего преобразования деятельности Администрации или участника отрасли для осуществления и тем самым соблюдения новых или измененных документов.

2.4 *Техническая помощь* – это методология обеспечения создания потенциала посредством двустороннего и/или многостороннего обмена техническими знаниями, ресурсами или специальными знаниями для стороны, которая обратилась с просьбой об оказании такой помощи с целью повышения своих технических возможностей в осуществлении существующих, новых или измененных документов.

2.5 *Техническое сотрудничество* относится к методологии обеспечения создания потенциала посредством многосторонних усилий для группы сотрудничающих стран определенного региона путем подготовки и обмена специальными знаниями, знаниями и информацией в поддержку их усилий, направленных на содействие осуществлению существующих, новых и/или измененных документов.

2.6 *Документы* означают конвенции и другие договоры ИМО.

### **3 ЦЕЛЬ И ЗАДАЧИ**

3.1 Цель настоящей процедуры заключается в реализации резолюции A.998(25), направленной на повышение усилий по содействию всеобщему осуществлению документов ИМО.

3.2 Настоящая процедура предназначена для оказания помощи в выявлении и оценке последствий создания потенциала в следующих случаях:

- .1 когда Комитет принял предложение о незапланированном результате и/или после утверждения Комитетом нового документа;
- .2 в ходе выполнения новых или измененных документов; и
- .3 в ходе планирования мер или мероприятий по созданию потенциала.

3.3 Настоящая процедура применяется к комитетам Организации и представляет собой конкретный ответ на резолюцию A.998(25) с точки зрения осуществления.

3.4 Настоящая процедура направлена:

- .1 на содействие всеобщей ратификации и соблюдению вновь принятых документов ИМО;
- .2 на повышение уровня и качества выполнения новых и/или измененных документов; и
- .3 на содействие в максимальной степени сбалансированному уровню выполнения новых документов.

### **4 ПРОЦЕДУРА**

4.1 Комитеты должны выполнять оценку последствий создания потенциала, следуя процедуре, указанной на принципиальной схеме в добавлении 1.

4.2 Оценки последствий создания потенциала должны выполняться после получения предложения о незапланированном результате.

#### **Предварительная оценка последствий создания потенциала**

4.3 Для облегчения оценки Комитетом последствий создания потенциала его заместитель председателя, по консультации с председателем и при содействии Секретариата, должен выполнить предварительную оценку последствий создания потенциала, используя контрольный перечень вопросов для оценки потребности в создании потенциала, содержащийся в добавлении 2.

4.4 Итоги предварительной оценки должны представляться на рассмотрение соответствующего Комитета. Они должны содержать выполненную заместителем председателя оценку того, имеются ли или будут иметься последствия создания потенциала или потребность в технической помощи, оценку перечня возможных последствий и его/ее рекомендации о дальнейшей работе.

### **Оценка последствий создания потенциала**

4.5 После предварительной оценки Комитет, если необходимо, должен принять решение о созыве Специальной группы по анализу потребностей в создании потенциала (СГАП) под руководством заместителя председателя этого Комитета. СГАП должна рассмотреть предварительную оценку, учитывая замечания и любые другие представленные по ней документы, и, если необходимо, выполнить дополнительную оценку и представить доклад и рекомендации Комитету.

4.6 СГАП может передать какой-либо вопрос через Комитет для дальнейшего рассмотрения другому органу.

### **Последующая оценка последствий создания потенциала для осуществления новых мер**

4.7 После утверждения новых мер Комитет может предложить СГАП выполнить последующую оценку, используя критерии и механизм, содержащиеся в добавлении 3, для выявления вопросов, которые требуют особого внимания при осуществлении деятельности в области технического сотрудничества и помощи.

4.8 Подготовить проект циркуляра, в котором описываются сведения о возможных последствиях создания потенциала и рекомендации о ходе действий для рассмотрения Организацией, ее членами и/или отраслью.

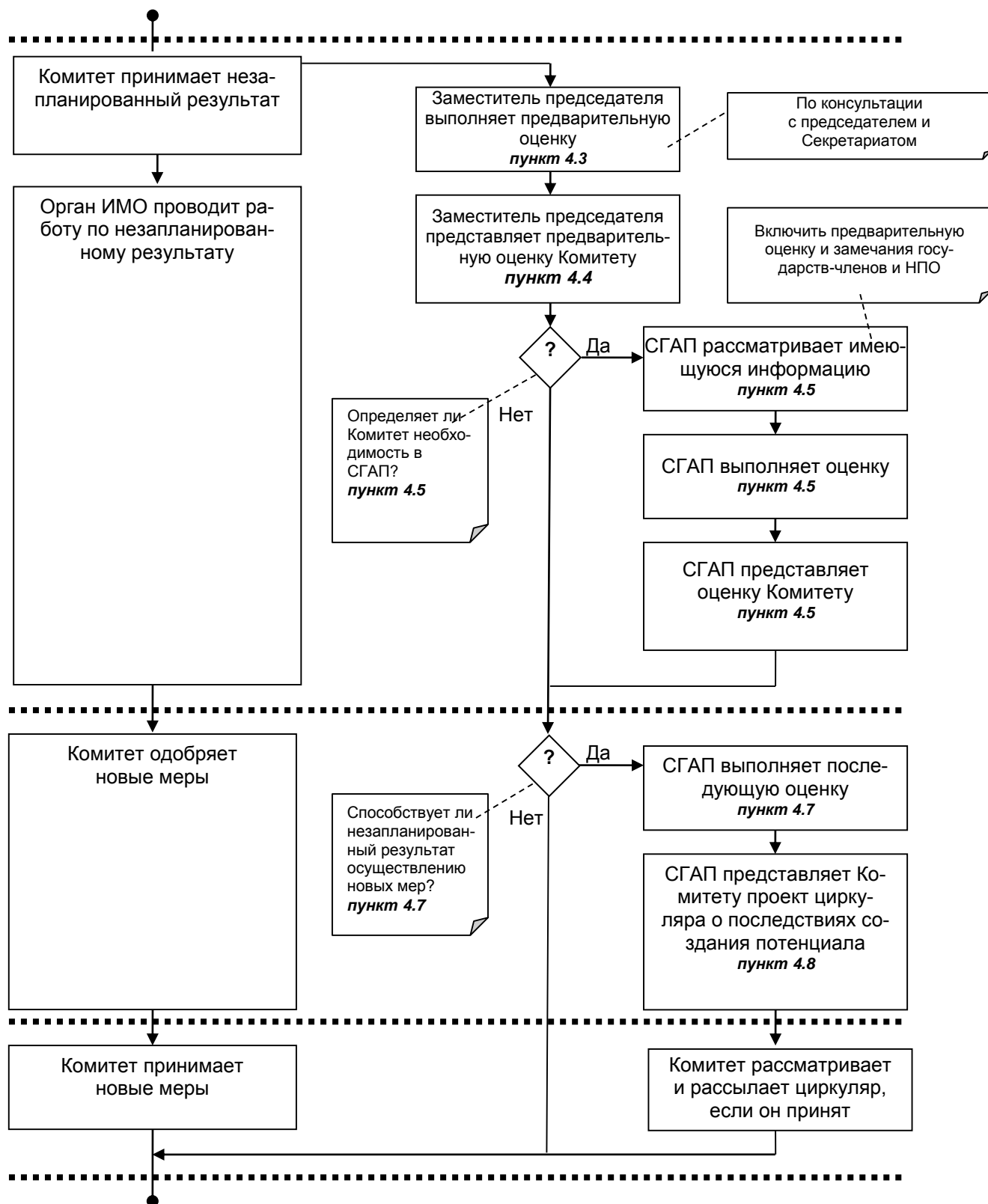
## **5 КРУГ ВЕДЕНИЯ СГАП**

При выполнении оценки создания потенциала СГАП должна руководствоваться следующим кругом ведения:

- .1 рассматривать предварительную оценку действий по созданию потенциала и оказанию технической помощи;
- .2 провести оценку и, в случае утверждения новых мер, последующую оценку действий по созданию потенциала, которые могут быть включены в техническую помощь или техническое сотрудничество, требуемые Администрациями для осуществления документа;
- .3 по консультации с отраслью и неправительственными организациями провести оценку и, при осуществлении новых мер, последующую оценку действий по созданию потенциала, которые могут требоваться или ожидаться отраслью судоходства для осуществления документа; и
- .4 информировать соответствующий Комитет о последствиях создания потенциала, относящихся к новому документу или предложенной поправке к существующему документу, смотря по тому, что рассматривается.

Добавление 1

**ПОСТРОЕНИЕ ПРИНЦИПИАЛЬНОЙ СХЕМЫ ПОСЛЕДСТВИЙ СОЗДАНИЯ  
ПОТЕНЦИАЛА**



Добавление 2

**КОНТРОЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ВОПРОСОВ ДЛЯ ВЫЯВЛЕНИЯ  
ПОСЛЕДСТВИЙ СОЗДАНИЯ ПОТЕНЦИАЛА**

**1 Для Администраций**

- ☐ Требуется ли новое законодательство?
- ☐ Имеется ли потребность в новом оборудовании и/или системах?
  - Имеются ли на международном уровне возможности изготовления оборудования?
  - Имеются ли на международном уровне предприятия для ремонта/обслуживания оборудования?
  - Имеется ли потенциал для разработки новых систем?
- ☐ Потребуется ли осуществление дополнительных финансовых ресурсов?
- ☐ Имеется ли необходимость в дополнительных людских ресурсах или новых навыках?
- ☐ Будет ли необходимым обновление имеющейся инфраструктуры?
- ☐ Имеется ли достаточное время для осуществления?
- ☐ Будет ли принята процедура быстрого осуществления?
- ☐ Имеется ли значительное изменение существующих стандартов?
- ☐ Будет ли необходимым руководство по осуществлению?

**2 Для отрасли**

- ☐ Потребуется ли отрасли новые системы и/или усовершенствование существующих систем?
  - Имеется ли на международном уровне потенциал для разработки новых систем?
- ☐ Существует ли необходимость в дополнительной подготовке моряков?
  - Имеются ли соответствующие и утвержденные курсы подготовки?
  - Имеются ли на международном уровне достаточные курсы подготовки на тренажерах?
- ☐ Будет ли требоваться новое оборудование?
  - Имеется ли на международном уровне потенциал для изготовления?
- ☐ Имеются ли на международном уровне средства ремонта/обслуживания и/или переоборудования и существуют ли возможности технического обслуживания?

Добавление 3

**КОНТРОЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ВОПРОСОВ, ТРЕБУЮЩИХ ОСОБОГО  
ВНИМАНИЯ ПРИ СОЗДАНИИ ПОТЕНЦИАЛА, ОТНОСЯЩЕГОСЯ  
К ОСУЩЕСТВЛЕНИЮ НОВЫХ МЕР**

<b>Форма мер по созданию потенциала</b>		
<b>Документ</b>	_____	
<b>Номер меры</b>	_____	от _____
<b>Требуется для</b>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<b>Администрации отрасли</b>
<b>Осуществление</b>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<b>до принятия после принятия до вступления в силу после ратификации позапное</b>
<b>Описание деятельности по созданию потенциала, необходимой для осуществления новых мер:</b>		
_____		
_____		
_____		



ПРИЛОЖЕНИЕ 3

**ФОРМАТ 1: ОТЧЕТ О СОСТОЯНИИ ЗАПЛАНИРОВАННЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ НА ДВУХГОДИЧНЫЙ ПЕРИОД**

[Название органа]								
Номер запланированного результата <sup>a</sup>	Описание	Намеченный год выполнения <sup>b</sup>	Вышестоящий(ие) орган(ы)	Координирующий(ие) орган(ы)	Соответствующий(ие) орган(ы)	Состояние результата в год 1 <sup>c</sup>	Состояние результата в год 2 <sup>c</sup>	Ссылки <sup>d</sup>
<b>Примечания:</b>								
<b>Примечания:</b>								

**Примечания:**

- a Если отдельные результаты содержат несколько мероприятий, в форме следует указывать каждое отдельное мероприятие.
- b Намеченный год выполнения должен обозначаться годом или указывать, что работа по вопросу ведется ежегодно или постоянно. Не должно указываться количество сессий.
- c Записи в колонках «Состояние результата» должны классифицироваться следующим образом:
- «выполнено» означает, что рассматриваемый результат надлежащим образом окончательно подготовлен;
  - «выполняется» означает, что работа по соответствующим результатам проводится, часто с промежуточными результатами (например, проекты поправок или руководства), которые, как ожидается, будут одобрены позднее в этом же двухгодичном периоде;
  - «текущая работа» означает, что результат относится к работе соответствующих органов ИМО, которая является постоянной или непрерывной задачей; и
  - «перенесено» означает, что соответствующий орган ИМО решил перенести реализацию соответствующих результатов на другое время (например, до получения соответствующих документов).
- d Если результат касается одобрения/утверждения какого-либо документа (например, резолюции, циркуляра и т. д.), данный документ должен быть четко указан в этой колонке.

**ФОРМАТ 2: ПОВЕСТКИ ДНЯ КОМИТЕТОВ, ВЫХОДЯЩИЕ ЗА РАМКИ ДВУХГОДИЧНОГО ПЕРИОДА**

[НАЗВАНИЕ КОМИТЕТА]								
ПРИНЯТЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ, ВЫХОДЯЩИЕ ЗА РАМКИ ДВУХГОДИЧНОГО ПЕРИОДА				Вышестоящий(ие) орган(ы)	Координирующий(ие) орган(ы)	Соответствующий(ие) орган(ы)	Временные рамки	Ссылки
Номер	Двухгодичный период <sup>е</sup>	Ссылка на действия высокого уровня	Описание					

**Примечания:**

е Двухгодичный период, во время которого данный результат был включен в повестку дня, выходящую за рамки двухгодичного периода.

#### ПРИЛОЖЕНИЕ 4

##### **МЕРЫ ПО ВЫПУСКУ РАБОЧИХ ДОКУМЕНТОВ ВО ВРЕМЯ ЗАСЕДАНИЙ, СУЩЕСТВУЮЩИЕ В СЕКРЕТАРИАТЕ В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ**

1        Подробные сведения о том, как подготавливать рабочие документы, производимые во время заседаний, которые согласовываются на координационном совещании, проводимом между Управлением конференций (УД) и соответствующим(и) техническим(и) управлением(ями) в течение недели, предшествующей каждому совещанию, будут переданы секретарем органа ИМО председателю этого органа, а также председателям рабочих и редакционных групп.

2        Для обеспечения того, чтобы все рабочие документы, включая проект доклада, предоставлялись на всех трех рабочих языках, все эти документы должны быть как можно более сжатыми, иметь ограниченное количество страниц, содержащих новый текст. Должны применяться следующие положения:

.1        Предварительный текст

Когда это возможно, переводческим секциям должен предоставляться предварительный текст докладов рабочих/редакционных групп. Это могут быть целые приложения или документы, передаваемые до начала совещания, или части таких документов, подаваемые по ходу работы групп;

.2        Окончательный текст

Окончательный текст должен передаваться в переводческие секции как можно скорее в течение недели совещания следующим образом:

.1        Рабочие документы должны передаваться не позднее 9 часов утра в день, когда выпускается доклад, с тем чтобы они могли быть обработаны в течение дневной смены; и

.2        Проект доклада. Ночная смена должна быть посвящена обработке проекта доклада и должна заканчиваться к 1 часу ночи следующего дня. С тем чтобы уложиться в установленные сроки, пункты проекта доклада, не предоставленные в течение недели, должны направляться в переводческие секции как можно скорее в день выпуска доклада, так, чтобы последний пункт передавался не позднее 11 часов вечера.

# ПРИЛОЖЕНИЕ 5 КОНТРОЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ВОПРОСОВ ДЛЯ ВЫЯВЛЕНИЯ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ТРЕБОВАНИЙ И БРЕМЕНИ

Контрольный перечень вопросов для выявления административных требований и бремени должен использоваться при подготовке анализа последствий, требуемого при подаче предложений о включении незапланированных результатов. Для целей такого анализа термины «административные требования» и «бремя» имеют то же значение, что и в резолюции А.1043(27), т. е. административные требования – это обусловленное будущим документом ИМО, имеющим обязательную силу, обязательство предоставлять или сохранять информацию или данные, а административное бремя – это административное требование, которое в настоящий момент или уже в течение некоторого времени является излишним, непропорциональным или даже устаревшим.

## **Инструкции:**

- (А) Если ответом на любой из нижеприведенных вопросов будет «**ДА**», государство-член, вносящее предложение о незапланированном результате, должно предоставить сопутствующую информацию о том, повлечет ли за собой данное бремя начальные и/или постоянные расходы. Государство-член должно также предоставить краткое описание требований и, если возможно, предоставить рекомендации для будущей работы (например, будет ли возможно сочетать данную деятельность с уже существующим требованием).
- (В) Если в предложении по незапланированному результату не содержится такая деятельность, ответом будет «**НТ**» (не требуется).

1. Уведомление и предоставление отчетов Отчеты о некоторых событиях до или после события, например, уведомление о рейсе, статистические отчеты для членов ИМО и т.д.	НТ	Да <input type="checkbox"/> Начальные <input type="checkbox"/> Постоянные
Описание: (если ответ «да»)		
2. Ведение отчетных записей Актуализация требуемых законом документов, например, отчеты об авариях, журналы записей о грузе, отчеты о проверках, записи об образовании и т. д.	НТ	Да <input type="checkbox"/> Начальные <input type="checkbox"/> Постоянные
Описание: (если ответ «да»)		
3. Публикации и документация Выпуск документов для третьих сторон, например, предупреждающие знаки, регистрационные дисплеи, опубликование результатов испытаний и т. д.	НТ	Да <input type="checkbox"/> Начальные <input type="checkbox"/> Постоянные
Описание: (если ответ «да»)		
4. Разрешения или заявки Заявки на разрешение эксплуатации и сохранение разрешения, например, свидетельства, затраты классификационных обществ и т. д.	НТ	Да <input type="checkbox"/> Начальные <input type="checkbox"/> Постоянные
Описание: (если ответ «да»)		
5. Другие выявленные типы бремени	НТ	Да <input type="checkbox"/> Начальные <input type="checkbox"/> Постоянные
Описание: (если ответ «да»)		

\*\*\*

## ПРИЛОЖЕНИЕ 27

### ОТЧЕТ О СОСТОЯНИИ ЗАПЛАНИРОВАННЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ ПОДКОМИТЕТОВ НА ДВУХГОДИЧНЫЙ ПЕРИОД

ПОДКОМИТЕТ ПО ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ И КОНТЕЙНЕРОВ (ССС)								
Номер запланированного результата	Описание	Намеченный год выполнения	Вышестоящий(ие) орган(ы)	Координирующий(ие) орган(ы)	Соответствующий(ие) орган(ы)	Состояние результата в год 1	Состояние результата в год 2	Ссылки
1.1.2.3	Унифицированная интерпретация положений конвенций ИМО, относящихся к безопасности, охране и окружающей среде	Постоянно	КБМ КЗМС		III/PPR/CCC/ SDC/SSE/ NCSR			MSC 78/26, пункт 22.12
5.2.1.2	Разработка международного кодекса безопасности для судов, использующих в качестве топлива газы или другое топливо с низкой температурой вспышки (Кодекс МГТ)	2014	КБМ	ССС	HTW			MSC 78/26, пункт 24.11; BLG 17/18, раздел 8
5.2.3.1	Поправки к КБК 1972 года и относящимся к ней циркулярам	2014	КБМ	ССС				DSC 18/13, раздел 4
5.2.3.3	Поправки к МКМПНГ и приложениям к нему	Постоянно	КБМ КЗМС		ССС			MSC 93/22, пункт 9.12
5.2.3.4	Поправки к МКМПОГ и приложениям к нему	Постоянно	КБМ		ССС			MSC 93/22, пункт 3.82
5.2.3.5	Пересмотренное руководство по упаковке грузовых транспортных единиц	2015	КБМ		ССС			MSC 93/22, пункт 9.19

ПОДКОМИТЕТ ПО ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ И КОНТЕЙНЕРОВ (ССС)								
Номер заплани- рованного ре- зультата	Описание	Намеченный год выпол- нения	Вышестоя- щий(ие) орган(ы)	Координиру- ющий(ие) орган(ы)	Соответствую- щий(ие) ор- ган(ы)	Состояние результата в год 1	Состояние результата в год 2	Ссылки
12.1.2.1	Анализ данных об авариях и в рамках КСГП для выявления тенденций и разработки рекомендаций на основании знаний и риска	Ежегодно	КБМ КЗМС	III	HTW/PPR/ CCC/SDC/ SSE/NCSR			MSC 92/26, пункт 22.29
12.3.1.1	Рассмотрение докладов об инцидентах с участием опасных грузов или загрязнителей моря в упаковке на судах или в портовых районах	Ежегодно	КБМ КЗМС	ССС	III			DSC 18/13, раздел 10

ПОДКОМИТЕТ ПО ЧЕЛОВЕЧЕСКОМУ ФАКТОРУ, ПОДГОТОВКЕ И НЕСЕНИЮ ВАХТЫ (HTW)								
Номер запла- ниро- ванного результата	Описание	Намеченный год выпол- нения	Вышестоящий(ие) орган(ы)	Координирующий(ие) орган(ы)	Соответствующий(ие) орган(ы)	Состояние результата в год 1	Состояние результата в год 2	Ссылки
5.2.1.20	Последующие действия по резолюциям 6 и 7 Конференции ПДНВ-Р	2015	КБМ	HTW		Выполняется		HTW 1/21, раздел 6
5.2.2.1	Руководство по осуществлению Манильских поправок 2010 года	2017	КБМ	HTW		Выполняется		MSC 93/22, пункт 11.4
5.2.2.2	Анализ специальной подготовки по безопасности на пассажирских судах согласно Конвенции ПДНВ	2015	КБМ	HTW		Выполняется		HTW 1/21, раздел 13
5.2.2.3	Легализация типовых курсов подготовки кадров	Постоянно	КБМ	HTW		Текущая работа		HTW 1/21, раздел 3
5.2.2.4	Доклады о незаконной практике, связанной с профессиональными дипломами	Ежегодно	КБМ	HTW		Выполняется		HTW 1/21, раздел 4
5.2.2.6	Пересмотр рекомендаций по процессам подготовки, корректировки и легализации типовых курсов	2015	КБМ	HTW		Выполняется		HTW 1/21, раздел 10
5.2.2.7	Подготовка по проведению горячих работ на танкерах для сырой нефти	2015	КБМ	HTW	SSE	Выполняется		HTW 1/21, раздел 8

ПОДКОМИТЕТ ПО ЧЕЛОВЕЧЕСКОМУ ФАКТОРУ, ПОДГОТОВКЕ И НЕСЕНИЮ ВАХТЫ (HTW)								
Номер запла- ниро- ванного результ- тата	Описание	Намеченный год выпол- нения	Вышестоя- щий(ие) орган(ы)	Коорди- ниру- ющий(ие) орган(ы)	Соответ- ствующий(ие) орган(ы)	Состояние результата в год 1	Состояние результата в год 2	Ссылки
5.2.2.9	Руководство для собственников судов и моряков по осуществлению соответствующих документов ИМО в отношении морской перевозки опасных грузов в упаковке	2015	КБМ	HTW	ССС	Выполняется		HTW 1/21, раздел 15
5.2.5.2	Первый план подробного анализа Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ)	2015	КБМ	NCSR	HTW	Выполняется		MSC 90/28, пункт 25.18; HTW 1/21, раздел 12
5.2.6.1	План по осуществлению стратегии электронной навигации	2015	КБМ	NCSR	HTW	Выполняется		HTW 1/21, раздел 20
12.1.2.1	Анализ данных об авариях и в рамках КСГП для выявления тенденций и разработки рекомендаций на основании знаний и риска	Ежегодно	КБМ КЗМС	III	HTW/PPR/ CCC/SDC/ SSE/NCSR			MSC 92/26, пункт 22.29; HTW 1/21, пункт 20.16



ПОДКОМИТЕТ ПО ОСУЩЕСТВЛЕНИЮ ДОКУМЕНТОВ ИМО (III)								
Номер запланированного результата	Описание	Намеченный год выполнения	Вышестоящий(е) орган(ы)	Координирующий(е) орган(ы)	Соответствующий(е) орган(ы)	Состояние результата в год 1	Состояние результата в год 2	Ссылки
1.1.1.1	Сотрудничество с Организацией Объединенных Наций по вопросам, представляющим взаимный интерес, а также предоставление соответствующих данных/рекомендаций	Ежегодно	Ассамблея	Совет	КБМ/КЗМС/КУФ/ЮК/КТС/III			FSI 19/19, пункт 7.5
Примечания. Результат включен в двухгодичную повестку дня подкомитета с тем, чтобы охватить работу под пунктом повестки дня о вопросах ННН-рыболовства и Руководство по КСГП в отношении КТМ 2006 года								
1.1.2.3	Унифицированные интерпретации положений конвенций ИМО, касающихся безопасности, охраны и окружающей среды	Постоянно	КБМ КЗМС		III/PPR/CCC/SDC/SSE/NCSR			MSC 78/26, пункт 22.12
2.0.1.2	Руководство по контролю судов государством порта согласно Конвенции УБВ 2004 года, включая рекомендации по отбору проб и анализу балластных вод	2015	КЗМС	PPR	III			
Примечания. Данный результат не будет разбиваться на два результата, как предложено 1-й сессией Подкомитета PPR (MEPC 66/21, пункт 18.22)								
2.0.2.1	Анализ сводных кратких отчетов о проверках	2015	Ассамблея	Совет	КБМ/КЗМС/ЮК/III			

ПОДКОМИТЕТ ПО ОСУЩЕСТВЛЕНИЮ ДОКУМЕНТОВ ИМО (III)								
Номер запланированного результата	Описание	Намеченный год выполнения	Вышестоящий(е) орган(ы)	Координирующий(е) орган(ы)	Соответствующий(е) орган(ы)	Состояние результата в год 1	Состояние результата в год 2	Ссылки
4.0.2.1	Утверждение предложений по разработке, поддержанию и усовершенствованию информационных систем и соответствующие рекомендации (ГИСИС, вебсайты и т. д.)	Постоянно	Совет		КБМ/КЗМС/КУФ/ЮК/КТС/III			MSC 87/26, пункт 21.5; FSI 21/18, пункты 3.23, 5.10 и 6.15; MEPC 66/21, пункт 18.29
Примечания. Результат включен в двухгодичную повестку дня подкомитета с тем, чтобы охватить работу по ГИСИС, в частности, модуль по требованиям, это также будет отражено в отчете о состоянии результатов за двухгодичный период 2014–2015 годов 66-й сессии КЗМС, поскольку он включен в таблицу 2 резолюции A.1061(28).								
5.1.2.2	Меры по обеспечению безопасности людей, спасенных на море	2014	КБМ КУФ	NCSR	III			MSC 84/24, пункт 22.25
5.2.1.3	Обзор вопросов безопасности судов для перевозки генеральных грузов	2015	КБМ		III/SDC/NCSR/HTW			MSC 90/28, пункт 25.10
5.2.1.16	Документы, не имеющие обязательной силы, о регулировании судов, не подпадающих под действие конвенций	2015	КБМ	III	PPR/SDC/SSE/NCSR/HTW			MSC 92/26, раздел 12
5.2.1.17	Откорректированное Руководство по освидетельствованию в соответствии с	Ежегодно	КБМ КЗМС		III			

ПОДКОМИТЕТ ПО ОСУЩЕСТВЛЕНИЮ ДОКУМЕНТОВ ИМО (III)								
Номер заплани- рованного ре- зультата	Описание	Намечен- ный год выполне- ния	Вышестоя- щий(е) ор- ган(ы)	Коорди- ниру- ющий(е) орган(ы)	Соответствую- щий(е) орган(ы)	Состоя- ние ре- зультата в год 1	Состоя- ние ре- зультата в год 2	Ссылки
	Гармонизированной систе- мой освидетельствования и оформления свидетель- ств (ГСОО)							
5.2.1.29	Неисчерпывающий пере- чень обязательств со- гласно документам, кото- рые указаны в Кодексе по осуществлению докумен- тов ИМО (Кодекс ОДИ)	Ежегодно	КБМ		III			
5.3.1.1	Гармонизация деятельно- сти в рамках контроля су- дов государством порта (КСГП)	Постоянно	КБМ КЗМС		III			МЕРС 66/21, пункт 18.8
Примечания. Результат должен быть направлен в вышестоящий орган для рассмотрения сферы применения; 66-я сессия КЗМС отло- жила обсуждение до 67-й сессии КЗМС, с тем чтобы учесть итоги 93-й сессии КБМ.								
7.1.3.1	Рассмотрение и анализ от- четов по вопросам предпо- лагаемой недостаточности портовых приемных соору- жений	Ежегодно	КБМ		III			
8.0.3.1	Требования по доступу к свидетельствам и докумен- там, включая судовые жур- налы, которые должны	2015	КУФ		КБМ/ЮК/III/МЕРС			

ПОДКОМИТЕТ ПО ОСУЩЕСТВЛЕНИЮ ДОКУМЕНТОВ ИМО (III)								
Номер запланированного результата	Описание	Намеченный год выполнения	Вышестоящий(е) орган(ы)	Координирующий(е) орган(ы)	Соответствующий(е) орган(ы)	Состояние результата в год 1	Состояние результата в год 2	Ссылки
	иметься на судах, или по их электронным версиям							
12.1.2.1	Анализ данных об авариях и в рамках КСГП для выявления тенденций и разработке рекомендаций, основанных на риске и знаниях	Ежегодно	КБМ КЗМС	III	HTW/PPR/ CCC/SDC/ SSE/NCSR			MSC 92/26, пункт 22.29
12.3.1.1	Рассмотрение докладов об инцидентах с участием опасных грузов или загрязнителей моря в упаковке на судах или в портовых районах	Ежегодно	КБМ КЗМС	CCC	III			

ПОДКОМИТЕТ ПО МОРЕПЛАВАНИЮ, СВЯЗИ И ПОИСКУ И СПАСАНИЮ (NCSR)								
Номер запланированного результата	Описание	Намеченный год выполнения	Вышестоящий(е) орган(ы)	Координирующие(е) орган(ы)	Соответствующий(е) орган(ы)	Состояние результата в год 1	Состояние результата в год 2	Ссылки
1.1.2.2	Реагирование на вопросы, касающиеся Исследовательской группы МСЭ-Р по радиосвязи и Всемирной конференции по радиосвязи МСЭ	Ежегодно	КБМ	NCSR				
1.1.2.3	Унифицированные интерпретации положений конвенций ИМО, касающихся безопасности, охраны и окружающей среды	Постоянно	КБМ КЗМС		III/PPR/ CCC/SDC/ SSE/NCSR			MSC 78/26, пункт 22.12
1.3.4.1	Поправки в Руководству МАМПС	Постоянно	КБМ	NCSR				
2.0.3.1	Дальнейшая разработка глобального плана CAP для обеспечения услуг CAP на море	2015	КБМ	NCSR				
2.0.3.2	Ежегодный перечень документов и публикаций ИМО, которые должны иметься в МСКЦ	Ежегодно	КБМ	NCSR				
2.0.3.3	Руководство по гармонизированным процедурам авиационного и морского	2014	КБМ	NCSR				

ПОДКОМИТЕТ ПО МОРЕПЛАВАНИЮ, СВЯЗИ И ПОИСКУ И СПАСАНИЮ (NCSR)								
Номер запланированного результата	Описание	Намеченный год выполнения	Вышестоящий(е) орган(ы)	Координирующие(е) орган(ы)	Соответствующий(е) орган(ы)	Состояние результата в год 1	Состояние результата в год 2	Ссылки
	поиска и спасения, включая вопросы подготовки в области SAR							
2.0.3.4	Процедуры по маршрутизации информации о бедствии в ГМССБ	2015	КБМ	NCSR				
5.1.2.2	Меры по обеспечению безопасности лиц, спасенных на море	2014	КБМ КУФ	NCSR	III			MSC 84/24, пункт 22.25
5.2.1.3	Обзор вопросов по безопасности судов для перевозки генеральных грузов	2015	КБМ		III/SDC/ NCSR/ HTW			MSC 90/28, пункт 25.10
5.2.1.15	Обязательный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах	2014	КБМ КЗМС	SDC	HTW/PPR/ SSE/NCSR			MSC 93/22, пункт 10.49
5.2.1.23	Руководство по экранопланам	2015	КБМ	SDC	SSE/NCSR/ HTW			MSC 88/26, пункт 23.30
5.2.2.11 (НР)	Признание системы «Галилео» в качестве компонента ВРНС	2016	КБМ	NCSR				MSC 93/22, пункт 20.22
5.2.4.1	Меры по установлению путей движения судов и обязательные системы судовых сообщений	Постоянно	КБМ	NCSR				

ПОДКОМИТЕТ ПО МОРЕПЛАВАНИЮ, СВЯЗИ И ПОИСКУ И СПАСАНИЮ (NCSR)								
Номер запланированного результата	Описание	Намеченный год выполнения	Вышестоящий(е) орган(ы)	Координирующие(е) орган(ы)	Соответствующий(е) орган(ы)	Состояние результата в год 1	Состояние результата в год 2	Ссылки
5.2.4.2	Корректировка системы ЛРИТ	Постоянно	КБМ	NCSR				
5.2.4.3	Новые символы для средств навигационного ограждения АИС	2014	КБМ	NCSR				
5.2.4.4	Пересмотренное руководство по эксплуатации судовых автоматических идентификационных систем (АИС)	2014	КБМ	NCSR				
5.2.4.5	Сведение в единый документ циркуляров ИМО, относящихся к ЭКНИС	2014	КБМ	NCSR				
5.2.4.6	Пояснительные подстрочные примечания к правилам V/15, V/18, V/19 и V/27 Конвенции СОЛАС	2014	КБМ	NCSR				MSC 90/28, пункт 25.27
5.2.4.7	Одобрение системы спутниковой навигации «Бейдоу» для использования в морской сфере	2014	КБМ	NCSR				MSC 91/22, пункт 19.20
5.2.4.8	Руководство по наличию ЭКНИС	2014	КБМ	NCSR				

ПОДКОМИТЕТ ПО МОРЕПЛАВАНИЮ, СВЯЗИ И ПОИСКУ И СПАСАНИЮ (NCSR)								
Номер запланированного результата	Описание	Намеченный год выполнения	Вышестоящий(е) орган(ы)	Координирующие(е) орган(ы)	Соответствующий(е) орган(ы)	Состояние результата в год 1	Состояние результата в год 2	Ссылки
5.2.4.9	Эксплуатационные стандарты для многосистемных судовых навигационных систем	2015	КБМ	NCSR				
5.2.5.1	Руководство по предоставлению ИБМ (информация по безопасности на море)	Постоянно	КБМ	NCSR				
5.2.5.2	Первый план подробного анализа Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ)	2015	КБМ	NCSR	HTW			MSC 90/28, пункт 25.18
5.2.5.3	Анализ разработок в системах и технологии морской радиосвязи	2014	КБМ	NCSR				
5.2.5.4	Анализ информации о разработках в Инмарсат и Коспас-Сарсат	Постоянно	КБМ	NCSR				
5.2.6.1	План осуществления стратегии электронной навигации	2015	КБМ	NCSR	HTW			
7.1.2.2	Назначенные особые районы и ОУМР и относящиеся к ним защитные меры	Постоянно	КЗМС	NCSR				



ПОДКОМИТЕТ ПО МОРЕПЛАВАНИЮ, СВЯЗИ И ПОИСКУ И СПАСАНИЮ (NCSR)								
Номер заплани- рован- ного ре- зультата	Описание	Намеченный год выполне- ния	Вышесто- ящий(е) орган(ы)	Коорди- ниру- ющие(е) орган(ы)	Соответ- ствующий(е) ор- ган(ы)	Состояние результата в год 1	Состояние результата в год 2	Ссылки
12.1.2.1	Анализ данных об авариях и в рамках КСГП для выявления тенденций и разработки рекомендаций на основании знаний и риска	Ежегодно	КБМ КЗМС	III	HTW/PPR/ CCC/SDC/ SSE/NCSR			MSC 92/26, пункт 22.29

ПОДКОМИТЕТ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ И КОНСТРУКЦИИ СУДНА (SDC)								
Номер запланированного результата	Описание	Намеченный год выполнения	Вышестоящий(е) орган(ы)	Координирующий(е)	Соответствующий(е) орган(ы)	Состояние результата в год 1	Состояние результата в год 2	Ссылки
1.1.2.3	Унифицированные интерпретации положений конвенций ИМО, касающихся безопасности, охраны и окружающей среды	Постоянно	КБМ КЗМС		III/PPR/ CCC/SDC/ SSE/NCSR	Текущая работа		MSC 78/26, пункт 22.12; SDC 1/26, раздел 21
2.0.1.1	Положения по обеспечению целостности и единообразного осуществления Конвенции по обмеру судов 1969 года	2015	КБМ	SDC	HTW	Выполняется		MSC 89/25, пункт 22.34; SDC 1/26, раздел 4
2.0.1.7	Поправки к Кодексу ПРО	Постоянно	КБМ	SDC		Текущая работа		SDC 1/26, раздел 10
5.1.1.1	Руководство для пассажирских судов по безопасному возвращению в порт	2015	КБМ	SDC		Выполняется		MSC 81/25, пункт 23.54; SDC 1/26, раздел 8
5.1.1.3 (ЕО)	Поправки к Конвенции СОЛАС и Кодексу СПБ с целью сделать обязательным анализ эвакуации для новых пассажирских судов и анализ Рекомендации по анализу эвакуации для новых и существующих пассажирских судов	2015	КБМ	SDC		Выполняется		MSC 83/28, пункт 25.25; SDC 1/26, раздел 13

ПОДКОМИТЕТ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ И КОНСТРУКЦИИ СУДНА (SDC)								
Номер запланированного результата	Описание	Намеченный год выполнения	Вышестоящий(е) орган(ы)	Координирующий(е)	Соответствующий(е) орган(ы)	Состояние результата в год 1	Состояние результата в год 2	Ссылки
5.1.1.5	Анализ условий, при которых водонепроницаемые двери на пассажирских судах могут быть открытыми во время рейса, и подготовка поправок к правилу II-1/22 Конвенции СОЛАС и циркуляру MSC.1/Circ.1380	2015	КБМ	SDC		Выполняется		MSC 92/26, пункт 23.17; SDC 1/26, раздел 25
5.1.1.6 (НР)	Поправки к главе II-1 Конвенции СОЛАС и соответствующее руководство по учениям по борьбе за живучесть для пассажирских судов	2016	КБМ	SDC	HTW			MSC 93/22, пункт 20.22.3
5.2.1.1	Поправки к критерию максимального угла крена при повороте в Кодексе ОНС 2008 года	2015	КБМ	SDC		Выполняется		
5.2.1.3	Обзор вопросов безопасности судов для перевозки генеральных грузов	2015	КБМ		III/SDC/NCSR/HTW	Выполняется		MSC 93/22, пункт 15.7
5.2.1.4	Руководство по перевозке более 12 человек технического персонала на судах,	2015	КБМ	SDC		Выполняется		MSC 92/26, пункт 23.19; SDC 1/26, раздел 19

ПОДКОМИТЕТ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ И КОНСТРУКЦИИ СУДНА (SDC)								
Номер заплан-рованного ре-зультата	Описание	Намеченный год выполне-ния	Вышестоящий(е) орган(ы)	Координирующий(е)	Соответствующий(е) орган(ы)	Состояние результата в год 1	Состояние результата в год 2	Ссылки
	совершающих междуна-родные рейсы							
5.2.1.12	Критерии остойчивости в неповрежденном состоянии второго поколения	2015	КБМ	SDC		Выполня-ется		SDC 1/26, раз-дел 5
5.2.1.13	Поправки к правилам главы II-1 Конвенции СОЛАС по делению на отсеки и остойчивости в поврежденном состоянии	2015	КБМ	SDC		Выполня-ется		MSC 85/26, пункт 23.35; SDC 1/26, раз-дел 7
5.2.1.18	Интерпретация правила II-1/13.6 Конвенции СОЛАС о средствах эвакуации из грузовых помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки	2015	КБМ	SDC		Выполня-ется		MSC 90/28, пункт 25.13; SDC 1/26, раз-дел 17
5.2.1.19	Классификация судов морской добывающей отрасли и рассмотрение необходимости создания необязательного кодекса для судов, обслуживающих морские установки	2015	КБМ	SDC		Выполня-ется		MSC 85/26, пункт 23.27; SDC 1/26, раз-дел 18

ПОДКОМИТЕТ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ И КОНСТРУКЦИИ СУДНА (SDC)								
Номер запланированного результата	Описание	Намеченный год выполнения	Вышестоящий(е) орган(ы)	Координирующий(е)	Соответствующий(е) орган(ы)	Состояние результата в год 1	Состояние результата в год 2	Ссылки
5.2.1.21	Руководство по применению пластмассы со стекловолокном в судовых конструкциях	2015	КБМ	SDC		Выполняется		MSC 93/22, пункт 10.10; SDC 1/26, раздел 11
5.2.1.23	Руководство по экранопланам	2015	КБМ	SDC	SSE/NCSR/HTW	Выполняется		MSC 88/26, пункт 23.30; SDC 1/26, раздел 20
5.2.1.24	Поправки к части В Кодекса ОНС 2008 года по буксировочным операциям, подъему и постановке на якорь	2015	КБМ	SDC		Выполняется		MSC 88/26, пункт 23.36; SDC 1/26, раздел 15
5.2.1.26	Поправки к правилу II-1/11 Конвенции СОЛАС и разработка соответствующего руководства для обеспечения надлежащих испытаний водонепроницаемых отсеков	2015	КБМ	SDC		Выполняется		MSC 86/26, пункт 23.36; SDC 1/26, раздел 9

ПОДКОМИТЕТ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ И КОНСТРУКЦИИ СУДНА (SDC)								
Номер запланированного результата	Описание	Намеченный год выполнения	Вышестоящий(е) орган(ы)	Координирующий(е)	Соответствующий(е) орган(ы)	Состояние результата в год 1	Состояние результата в год 2	Ссылки
5.2.1.27	Поправки к главе II-2 Конвенции СОЛАС, Кодексу МИО и циркуляру MSC/Circ.1120 для разъяснения требований к пластмассовым трубам на судах	2015	КБМ	SDC		Выполняется		MSC 88/26, пункт 23.12; SDC 1/26, раздел 12
12.1.2.1	Анализ данных об авариях и в рамках КСГП для выявления тенденций и разработки рекомендаций на основании знаний и риска	Ежегодно	КБМ КЗМС	III	HTW/PPR/ CCC/SDC/ SSE/NCSR			MSC 92/26, пункт 22.29; SDC 1/26, пункт 24.6

ПОДКОМИТЕТ ПО СУДОВЫМ СИСТЕМАМ И ОБОРУДОВАНИЮ (SSE)								
Номер запланированного результата	Описание	Намеченный год выполнения	Выше-стоящий(е) орган(ы)	Координирующий(е) орган(ы)	Соответствующий(е) орган(ы)	Состояние результата в год 1	Состояние результата в год 2	Ссылки
1.1.2.3	Унифицированная интерпретация положений конвенций ИМО, относящихся к безопасности, охране и окружающей среде	Постоянно	КБМ КЗМС		III/PPR/ CCC/SDC/ SSE/NCSR	Текущая работа		MSC 78/26, пункт 22.12; SSE 1/21, раздел 17
5.1.1.4	Разработка критериев безопасности жизни для альтернативных конструкций, мер и устройств по противопожарной безопасности (циркуляр MSC/Circ.1002)	2015	КБМ	SSE		Выполняется		MSC 90/28, пункт 25.12; SSE 1/21, раздел 7
5.1.2.1	Новая система требований к спасательным средствам	2015	КБМ	SSE		Выполняется		MSC 82/24, пункт 21.49; SSE 1, раздел 8
5.2.1.7	Вопросы двойной изоляции топливных трубопроводов низкого давления для инжекторных систем в двигателях на танкерах для сырой нефти	2015	КБМ	SSE		Выполняется		MSC 91/22, пункт 19.13; SSE 1/21, раздел 14
5.2.1.8	Контроль за дымом и вентиляция	2015	КБМ	SSE		Выполняется		FP 46/16, раздел 4; SSE 1/21, раздел 5

ПОДКОМИТЕТ ПО СУДОВЫМ СИСТЕМАМ И ОБОРУДОВАНИЮ (SSE)								
Номер заплани- рованного ре- зультата	Описание	Намеченный год выполне- ния	Выше- стоя- щий(е) орган(ы)	Координи- рующий(е) орган(ы)	Соответст- вующий(е) орган(ы)	Состояние результата в год 1	Состояние результата в год 2	Ссылки
5.2.1.10	Цели в области безопасности и функциональные требования Руководства по альтернативным конструкциям, мерам и устройствам в главах II-1 и III Конвенции СОЛАС	2015	КБМ	SSE		Выполняется		MSC 84/24, пункт 3.92; SSE 1/21, раздел 8
5.2.1.14	Поправки к правилу II-2/20 Конвенции СОЛАС и соответствующие рекомендации по контролю за качеством воздуха при вентиляции закрытых помещений для перевозки транспортных средств, закрытых помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки и помещений специальной категории	2015	КБМ	SSE		Выполняется		MSC 88/26, пункт 23.11 и SSE 1/21, раздел 6
5.2.1.22	Требования к судовым подъемным устройствам и лебедкам	2015	КБМ	SSE		Выполняется		MSC 89/25, пункт 22.26; SSE 1/21, раздел 13



ПОДКОМИТЕТ ПО СУДОВЫМ СИСТЕМАМ И ОБОРУДОВАНИЮ (SSE)								
Номер запланированного результата	Описание	Намеченный год выполнения	Выше-стоящий(е) орган(ы)	Координирующий(е) орган(ы)	Соответствующий(е) орган(ы)	Состояние результата в год 1	Состояние результата в год 2	Ссылки
5.2.1.28	Поправки к требованиям к пенным огнетушителям в правиле II-2/10.5 Конвенции СОЛАС	2015	КБМ	SSE		Выполняется		MSC 89/25, пункт 22.9; SSE 1/21, раздел 16
5.2.1.32 (НР)	Обзор Кодекса ПБУ, Кодекса КСС и циркуляра MSC.1/Circ.1206/Rev.1	2016	КБМ	SSE	HTW			MSC 93/22, пункт 20.17
5.2.1.33	Разработка поправок к Руководству для судов с системами динамического позиционирования (ДП) (MSC/Circ.645)	2015	КБМ	SSE				MSC 90/28, пункт 25.34; SSE 1/21, приложение 16
12.1.2.1	Анализ данных об авариях и в рамках КСГП для выявления тенденций и разработки рекомендаций на основании знаний и риска	Ежегодно	КБМ КЗМС	III	HTW/PPR /CCC/SDC /SSE/NCSR			MSC 92/26, пункт 22.29; SSE 1/21, пункт 20.10

\*\*\*



## ПРИЛОЖЕНИЕ 28

### ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ ПОДКОМИТЕТОВ

#### Предварительная повестка дня 1-й сессии Подкомитета ССС\*

Открытие сессии и выборы председателя и заместителя председателя на 2014 год

- 1 Утверждение повестки дня
- 2 Решения других органов ИМО
- 3 Поправки к КБК 1972 года и относящимся к ней циркулярам (5.2.3.1)
- 4 Разработка международного кодекса безопасности для судов, использующих газы или другие виды топлива с низкой температурой вспышки (Кодекс МГТ) (5.2.1.2)
- 5 Поправки к МКМПНГ и приложениям к нему (5.2.3.3)
- 6 Поправки к МКМПОГ и приложениям к нему (5.2.3.4)
- 7 Унифицированная интерпретация положений конвенций ИМО, относящихся к безопасности, охране и окружающей среде (1.1.2.3)
- 8 Рассмотрение докладов об инцидентах с участием опасных грузов или загрязнителей моря в упаковке на судах или в портовых районах (12.3.1.1)
- 9 Пересмотренное руководство по упаковке грузовых транспортных единиц (5.2.3.5)
- 10 Двухгодичная повестка дня и предварительная повестка дня 2-й сессии Подкомитета ССС
- 11 Выборы председателя и заместителя председателя на 2015 год
- 12 Прочие вопросы
- 13 Доклад комитетам

---

\* Порядок следования пунктов в предлагаемой предварительной повестке дня остается таким, как предложено 18-й сессией Подкомитета DSC (DSC/18/13, приложение 10). Названия и номера в скобках соответствуют запланированным результатам в Плане действий высокого уровня Организации на двухгодичный период 2014-2015 годов, принятом резолюцией A.1061(28).

**Предварительная повестка дня 2-й сессии Подкомитета НТВ**

Открытие сессии

- 1 Утверждение повестки дня
- 2 Решения других органов ИМО
- 3 Легализация содержания типовых курсов подготовки кадров (5.2.2.3)
- 4 Сообщения о незаконной практике, связанной с профессиональными дипломами (5.2.2.4)
- 5 Пересмотр рекомендаций по процессам разработки, корректировки и легализации содержания типовых курсов подготовки (5.2.2.6)
- 6 Рекомендации по осуществлению Манильских поправок 2010 года (5.2.2.1)
- 7 Последующие действия по резолюциям 6 и 7 Конференции ПДНВ-Р (5.2.1.20)
- 8 Роль человеческого фактора
- 9 Обязательный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (5.2.1.15)
- 10 Анализ специальной подготовки к области безопасности для пассажирских судов согласно Конвенции ПДНВ (5.2.2.2)
- 11 Подготовка по проведению горячих работ на танкерах для сырой нефти (5.2.2.7)
- 12 Первый план подробного анализа Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ) (5.2.5.2)
- 13 План осуществления стратегии электронной навигации (5.2.6.1)
- 14 Руководство для собственников судов и моряков по осуществлению соответствующих документов ИМО в отношении морской перевозки опасных грузов в упаковке (5.2.2.9)
- 15 Не имеющий обязательной силы документ по правилам для судов, не подпадающих под действие конвенций (5.2.1.16)
- 16 Двухгодичная повестка дня и предварительная повестка дня 3-й сессии Подкомитета НТВ
- 17 Выборы председателя и заместителя председателя на 2016 год
- 18 Прочие вопросы
- 19 Доклад Комитету по безопасности на море

**Предварительная повестка дня 1-й сессии Подкомитета III**

Открытие сессии и выборы председателя и заместителя председателя на 2014 год

- 1 Утверждение повестки дня
- 2 Решения других органов ИМО
- 3 Ответственность правительств и меры по поощрению выполнения обязательств государствами флага
- 4 Обязательные доклады согласно Конвенции МАРПОЛ
- 5 Анализ и статистика аварий
- 6 Гармонизация деятельности в рамках контроля судов государством порта
- 7 Руководство по КСГП в отношении времени отдыха моряков и руководство по КСГП в отношении Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года
- 8 Разработка руководства по контролю судов государством порта согласно Конвенции УБВ 2004 года
- 9 Комплексный анализ трудностей при осуществлении документов ИМО
- 10 Анализ и обновление Руководства по освидетельствованию в соответствии с гармонизированной системой освидетельствования и оформления свидетельств (ГСООС) и неисчерпывающего перечня обязательств в соответствии с документами, указанными в Кодексе по осуществлению документов ИМО (Кодекс ОДИ)
- 11 Рассмотрение унифицированных интерпретаций МАКО
- 12 Меры по обеспечению безопасности людей, спасенных на море
- 13 Нелегальное, нерегулируемое и несообщаемое (ННН) рыболовство и относящиеся к нему вопросы
- 14 Обзор вопросов безопасности судов для перевозки генеральных грузов
- 15 Двухгодичная повестка дня и предварительная повестка дня 2-й сессии Подкомитета III
- 16 Выборы председателя и заместителя председателя на 2015 год
- 17 Прочие вопросы
- 18 Доклад комитетам

**Предварительная повестка дня 1-й сессии Подкомитета NCSR**

- Открытие сессии и выборы председателя и заместителя председателя на 2014 год
- 1 Утверждение повестки дня
  - 2 Решения других органов ИМО
  - 3 Установление путей движения судов, судовые сообщения и относящиеся к этому вопросы
  - 4 Рассмотрение связанных с ЭКНИС вопросов, относящихся к осуществлению требований о наличии ЭКНИС в правилах V/19.2.10 и V/19.2.11 Конвенции СОЛАС
  - 5 Сведение в единый документ относящихся к ЭКНИС циркуляров ИМО
  - 6 Рассмотрение вопросов использования спутниковой навигационной системы «Бейдоу» в морской сфере
  - 7 Разработка пояснительных подстрочных примечаний к правилам V/15, V/18, V/19 и V/27 Конвенции СОЛАС
  - 8 Рассмотрение вопросов, связанных с ЛРИТ
  - 9 Разработка плана осуществления стратегии электронной навигации
  - 10 Разработка эксплуатационных требований к мультисистемным судовым навигационным приемникам
  - 11 Пересмотр Руководства по эксплуатации на судах судовых автоматических идентификационных систем (АИС)
  - 12 Разработки в системах и технологии морской радиосвязи
  - 13 Анализ и совершенствование Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ)
  - 14 Дальнейшая разработка генерального плана ГМССБ на береговых средствах
  - 15 Рассмотрение положений об эксплуатационной и технической координации служб информации по безопасности на море (ИБМ), включая разработку и обзор относящихся к этому документов
  - 16 Рассмотрение вопросов, связанных с исследовательской группой МСЭ-Р по радиосвязи
  - 17 Рассмотрение вопросов, связанных со всемирной конференцией по радиосвязи МСЭ
  - 18 Рассмотрение разработок в Инмарсат и Коспас-Сарсат

- 19 Разработка руководства по гармонизированным процедурам авиационного и морского поиска и спасания, включая вопросы подготовки в области САР
- 20 Дальнейшая разработка Глобального плана САР для обеспечения услуг САР на море, включая процедуры по маршрутизации информации о бедствии в ГМССБ
- 21 Разработка поправок к Руководству МАМПС
- 22 Разработка мер по обеспечению безопасности лиц, спасенных на море
- 23 Разработка обязательного кодекса для судов, эксплуатирующихся в полярных водах
- 24 Рассмотрение унифицированных интерпретаций МАКО
- 25 Двухгодичная повестка дня и предварительная повестка дня 2-й сессии Подкомитета NCSR
- 26 Выборы Председателя и заместителя Председателя на 2015 год
- 27 Прочие вопросы
- 28 Доклад Комитету по безопасности на море

**Предварительная повестка дня 2-й сессии Подкомитета SDC**

Открытие сессии

- 1 Утверждение повестки дня
- 2 Решения других органов ИМО
- 3 Поправки к правилам главы II-1 Конвенции СОЛАС, касающимся деления на отсеки и остойчивости в поврежденном состоянии (5.2.1.13)
- 4 Руководство по безопасному возвращению в порт для пассажирских судов (5.1.1.1)
- 5 Критерии остойчивости в неповрежденном состоянии второго поколения (5.2.1.12)
- 6 Поправки к критерию относительно максимального угла крена на поворотах в Кодексе ОНС 2008 года (5.2.1.1)
- 7 Поправки к части В Кодекса ОНС 2008 года по буксировочным операциям, подъему и постановке на якорь (5.2.1.24)
- 8 Руководство по перевозке более 12 человек технического персонала на судах, совершающих международные рейсы (5.2.1.4)
- 9 Классификация морских промышленных судов и рассмотрение необходимости не имеющего обязательной силы кодекса по судам обеспечения строительства морских объектов (5.2.1.19)
- 10 Поправки к правилу II-1/11 Конвенции СОЛАС и разработка соответствующего руководства для обеспечения необходимых испытаний водонепроницаемых отсеков (5.2.1.26)
- 11 Положения по обеспечению целостности и единообразного осуществления Конвенции по обмеру судов 1969 года (2.0.1.1)
- 12 Руководство по применению пластмассы со стекловолокном в судовых конструкциях (5.2.1.21)
- 13 Разработка поправок к главе II-2 Конвенции СОЛАС, Кодексу МИО и циркуляру MSC/Circ.1120 для разъяснения требований к пластмассовым трубам на судах (5.2.1.27)
- 14 Поправки к Конвенции СОЛАС и Кодексу СПБ с целью сделать обязательным анализ эвакуации для новых пассажирских судов и анализ Рекомендации по анализу эвакуации для новых и существующих пассажирских судов (5.1.1.3)
- 15 Интерпретация правила II-2/13.6 Конвенции СОЛАС о средствах эвакуации из грузовых помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки (5.2.1.18)



- 16 Анализ условий, при которых водонепроницаемые двери на пассажирских судах могут быть открытыми во время рейса, и подготовка поправок к правилу II-1/22 Конвенции СОЛАС и циркуляру MSC.1/Circ.1380 (5.1.1.5)
- 17 Поправки к главе II-1 Конвенции СОЛАС и соответствующее руководство по учениям по борьбе за живучесть для пассажирских судов (5.1.1.6)
- 18 Руководство по экранопланам (5.2.1.23)
- 19 Обзор вопросов безопасности судов для перевозки генеральных грузов (5.2.1.3)
- 20 Поправки к Кодексу ПРО 2011 года (2.0.1.7)
- 21 Унифицированная интерпретация положений конвенций ИМО, относящихся к безопасности, охране и окружающей среде (1.1.2.3)
- 22 Двухгодичная повестка дня и предварительная повестка дня 3-й сессии Подкомитета SDC
- 23 Выборы Председателя и заместителя Председателя на 2016 год
- 24 Прочие вопросы
- 25 Доклад Комитету по безопасности на море

**Предварительная повестка дня 2-й сессии Подкомитета SSE**

Открытие сессии

- 1 Утверждение повестки дня
- 2 Решения других органов ИМО
- 3 Контроль за дымом и вентиляция (5.2.1.8)
- 4 Разработка поправок к правилу II-2/20 Конвенции СОЛАС и связанным с ним рекомендациям по управлению качеством воздуха для вентиляции закрытых помещений для перевозки транспортных средств, закрытых помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки и помещений специальной категории (5.2.1.14)
- 5 Разработка критериев безопасности жизни для альтернативных конструкций, мер и устройств по противопожарной безопасности (циркуляр MSC/Circ.1002) (5.1.1.4)
- 6 Новая система требований к спасательным средствам (5.1.2.1)
- 7 Цели и функциональные требования в области безопасности для одобрения альтернативных конструкций, мер и устройств для глав II-1 и III Конвенции СОЛАС (5.2.1.10)
- 8 Меры, относящиеся к судовым подъемным устройствам и лебедкам (5.2.1.22)
- 9 Вопросы, относящиеся к топливному трубопроводу с двойной обшивкой под низким давлением для систем впрыскивания топлива в двигателях на танкерах для перевозки сырой нефти (5.2.1.7)
- 10 Поправки к требованиям к пенным огнетушителям в правиле II-2/10.5 Конвенции СОЛАС (5.2.1.28)
- 11 Унифицированная интерпретация положений конвенций ИМО, относящихся к безопасности, охране и окружающей среде (1.1.2.3)
- 12 Обзор Кодекса ПБУ, Кодекса КСС и циркуляра MSC.1/Circ.1206/Rev.1 (5.2.1.32)
- 13 Поправки к Руководству для судов с системами динамического позиционирования (ДП) (MSC/Circ.645) (5.2.1.33)
- 14 Двухгодичная повестка дня и предварительная повестка дня 3-й сессии Подкомитета SSE
- 15 Выборы Председателя и заместителя Председателя на 2016 год
- 16 Прочие вопросы
- 17 Доклад Комитету по безопасности на море

\*\*\*

## ПРИЛОЖЕНИЕ 29

### ДОКЛАД О СОСТОЯНИИ ЗАПЛАНИРОВАННЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ НА ДВУХГОДИЧНЫЙ ПЕРИОД 2014–2015 ГОДОВ

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ (КБМ)								
Номер запла- ниро- ванного результата	Описание	Намеченный год выполне- ния	Вышесто- ящий(ие) орган(ы)	Координи- рующий(ие) орган(ы)	Соответ- ствующий(ие) орган(ы)	Состояние результата в год 1	Состояние результата в год 2	Ссылки
1.1.1.1	Сотрудничество с Организацией Объединенных Наций по вопросам, представляющим взаимный интерес, а также предоставление соответствующих данных/рекомендаций	Ежегодно	Ассамблея	Совет	КБМ/КЗМС/ КУФ/ЮК/ КТС/III			FSI 18/20, пункт 17.12 и FSI 19/19, пункт 7.5
Примечания. Результат включен в двухгодичную повестку дня подкомитета с тем, чтобы охватить работу под пунктом повестки дня о вопросах ННН-рыболовства и Руководство по КСГП в отношении КТМ 2006 года								
1.1.2.1	Сотрудничество с другими международными организациями по вопросам, представляющим взаимный интерес, а также предоставление соответствующих данных/рекомендаций	Ежегодно	Ассамблея	Совет	КБМ/КЗМС/ КУФ/ЮК/ КТС			
1.1.2.2	Реагирование на вопросы, касающиеся Исследовательской группы МСЭ-Р по радиосвязи и Всемирной конференции по радиосвязи МСЭ	Ежегодно	КБМ		NCSR			

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ (КБМ)								
Номер запла- ниро- ванного результ- тата	Описание	Намеченный год выполне- ния	Вышесто- ящий(ие) орган(ы)	Координи- рующий(ие) орган(ы)	Соответ- ствующий(ие) орган(ы)	Состояние результата в год 1	Состояние результата в год 2	Ссылки
1.1.2.3	Унифицированная интерпретация положений конвенций ИМО, относящихся к безопасности, охране и окружающей среде	Постоянно	КБМ/КЗМС		III/PPR/ CCC/SDC/ SSE/NCSR	Текущая ра- бота		MSC 78/26, пункт 22.12
1.3.4.1	Поправки к руководству МАМПС	Постоянно	КБМ		NCSR			
2.0.1.1	Положения по обеспечению целостности и единообразного осуществления Конвенции по обмеру судов 1969 года	2014	КБМ	SDC	HTW	Выполня- ется		MSC 89/25, пункт 22.34
Примечания. Перенести намеченный год выполнения на 2015.								
2.0.1.6	Поправки к правилу II-1/40.2 Конвенции СОЛАС, касающиеся общих требований к электрическим установкам	2014	КБМ	SSE		Выполнено		MSC 86/26, пункт 23.26 и SSE 1/21, раз- дел 4
2.0.1.7	Поправки к Кодексу ПРО	Постоянно	КБМ	SDC		Текущая ра- бота		MSC 91/22, пункт 19.24
2.0.2.1	Анализ сводных кратких отчетов о проверках	2015	Ассамблея	Совет	КБМ/КЗМС/ ЮК/III	Выполня- ется		

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ (КБМ)								
Номер запла- ниро- ванного результата	Описание	Намеченный год выполне- ния	Вышесто- ящий(ие) орган(ы)	Координи- рующий(ие) орган(ы)	Соответ- ствующий(ие) орган(ы)	Состояние результата в год 1	Состояние результата в год 2	Ссылки
2.0.2.3	Поправки с целью сделать обязательными Кодекс по осуществлению документов ИМО (Кодекс ОДИ) и проведение проверок	2015	КБМ/КЗМС			Выполня- ется		резолюции: MEPC.246 (66) и MEPC.247 (66)
2.0.3.1	Дальнейшее развитие Гло- бального плана CAP для обеспечения услуг CAP на море	2015	КБМ		NCSR			
2.0.3.2	Ежегодный перечень доку- ментов и публикаций ИМО, которые должны иметься в МСКЦ	Ежегодно	КБМ		NCSR			
2.0.3.3	Руководство по гармонизиро- ванным процедурам авиаци- онного и морского поиска и спасания, включая вопросы подготовки в области CAP	2014	КБМ		NCSR			
2.0.3.4	Процедуры по маршрутиза- ции информации о бедствии в ГМССБ	2015	КБМ		NCSR			
3.4.1.1	Рекомендации по выявлению возникающих потребностей	Постоянно	КТС		КБМ/КЗМС/ КУФ/ЮК			

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ (КБМ)								
Номер запла- ниро- ванного результ- тата	Описание	Намеченный год выполне- ния	Вышестоя- щий(ие) орган(ы)	Координи- рующий(ие) орган(ы)	Соответ- ствующий(ие) орган(ы)	Состояние результата в год 1	Состояние результата в год 2	Ссылки
	развивающихся стран, в частности малых островных развивающихся государств и НРС, для включения в ОПТС							
3.5.1.1	Выявление тематических приоритетов в области безопасности и охраны на море, защиты морской среды, содействия морскому транспорту и морскому законодательства	Ежегодно	КТС		КБМ/КЗМС/ КУФ/ЮК			
3.5.1.2	Вклад в ОПТС по возникающим вопросам, относящимся к устойчивому развитию и достижению ЦРДТ	2015	КТС		КБМ/КЗМС/ КУФ/ЮК			
4.0.1.3	Утверждение предложений по незапланированным результатам на двухгодичный период 2014–2015 годов, принятых комитетами	Ежегодно	Совет		КБМ/КЗМС/ КУФ/ЮК/ КТС			

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ (КБМ)								
Номер запла- ниро- ванного результата	Описание	Намеченный год выполне- ния	Вышестоящий(ие) орган(ы)	Координи- рующий(ие) орган(ы)	Соответ- ствующий(ие) орган(ы)	Состояние результата в год 1	Состояние результата в год 2	Ссылки
4.0.2.1	Утверждение предложений по разработке, поддержанию и совершенствованию информационных систем и соответствующие руководящие указания (ГИСИС, вебсайты и т. д.)	Постоянно	Совет		КБМ/КЗМС/ КУФ/ЮК/ КТС/III	Текущая ра- бота		MSC 87/26, пункт 21.5 и FSI 21/18, пункты 3.23, 5.10 и 6.15; также MEPC 66/21, пункт 18.29
Примечания. Результат включен в двухгодичную повестку дня подкомитета с тем, чтобы охватить работу по ГИСИС, в частности, модуль по требованиям, это также будет отражено в отчете о состоянии результатов за двухгодичный период 2014–2015 годов 66-й сессии КЗМС, поскольку он включен в таблицу 2 резолюции A.1061(28).								
4.0.5.1	Пересмотренное руководство по применению Стратегического плана и Плана действий высокого уровня Организации (РПП) и руководство комитетам по организации и методу работы, как применимо	2015	Ассамблея	Совет	КБМ/КЗМС/ КУФ/ЮК/ КТС			MSC 93/22, пункт 19.6
5.1.1.1	Руководство по безопасному возвращению в порт для пассажирских судов	2014	КБМ	SDC		Выполня- ется		MSC 81/25, пункт 23.54
Примечания. Перенести намеченный год выполнения на 2015.								

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ (КБМ)								
Номер запла- ниро- ванного результ- тата	Описание	Намеченный год выполне- ния	Вышестоя- щий(ие) орган(ы)	Координи- рующий(ие) орган(ы)	Соответ- ствующий(ие) орган(ы)	Состояние результата в год 1	Состояние результата в год 2	Ссылки
5.1.1.2	Анализ правил по остойчивости в поврежденном состоянии для пассажирских судов ро-ро	2014	КБМ	SDC		Выполнено		MSC 84/24, пункт 22.59
5.1.1.3	Поправки к Конвенции СОЛАС и Кодексу СПБ с целью сделать обязательным анализ эвакуации для новых пассажирских судов и анализ Рекомендации по анализу эвакуации для новых и существующих пассажирских судов	2015	КБМ	SDC		Выполняется		MSC 83/28, пункты 8.7 и 25.25
Примечания. 93-я сессия КБМ изменила описание результата: первоначально он был сформулирован как «обзор Рекомендаций по анализу эвакуации для новых и существующих пассажирских судов»								
5.1.1.4	Разработка критериев безопасности жизни для альтернативных конструкций, мер и устройств по противопожарной безопасности (циркуляр MSC/Circ.1002)	2014	КБМ	SSE		Выполняется		MSC 90/28, пункт 25.12 и SSE 1/21, раздел 7
Примечания. Перенести намеченный год выполнения на 2015.								



КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ (КБМ)								
Номер запла- ниро- ванного результ- тата	Описание	Намеченный год выполне- ния	Вышесто- ящий(ие) орган(ы)	Координи- рующий(ие) орган(ы)	Соответ- ствующий(ие) орган(ы)	Состояние результата в год 1	Состояние результата в год 2	Ссылки
5.1.1.5	Анализ условий, при которых водонепроницаемые двери на пассажирских судах могут быть открытыми во время рейса, и подготовка поправок к правилу II-1/22 Конвенции СОЛАС и циркуляру MSC.1/Circ.1380	2015	КБМ	SDC		Выполня- ется		MSC 92/26, пункт 23.17
Примечания. Перенести намеченный год выполнения на 2015.								
5.1.1.6 (НР)	Поправки к главе II-1 Конвенции СОЛАС и соответствующее руководство по учениям по борьбе за живучесть для пассажирских судов	2015	КБМ	SDC	HTW			MSC 93/22, пункт 20.22.3
Примечания. Незапланированный результат, принятый 93-й сессией КБМ, подлежит утверждению на 112-й сессии Совета – TCY 2016								
5.1.2.1	Новая система требований к спасательным средствам	2015	КБМ	SSE		Выполня- ется		MSC 82/24, пункт 21.49 и SSE 1, раздел 8
5.1.2.2	Меры по обеспечению безопасности людей, спасенных на море	2014	КБМ/КУФ	NCSR	III			MSC 84/24, пункт 22.25

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ (КБМ)								
Номер запла- ниро- ванного результ- тата	Описание	Намеченный год выполне- ния	Вышесто- ящий(ие) орган(ы)	Координи- рующий(ие) орган(ы)	Соответ- ствующий(ие) орган(ы)	Состояние результата в год 1	Состояние результата в год 2	Ссылки
5.2.1.1	Поправки к критерию максимального угла крена при поворотах в Кодексе ОНС 2008 года	2014	КБМ		SDC			
5.2.1.2	Разработка международного кодекса безопасности для судов, использующих газы или другие виды топлива с низкой температурой вспышки (Кодекс МГТ)	2014	КБМ	CCC	HTW			MSC 78/26, пункт 24.11; BLG 17/18, раздел 8
5.2.1.3	Обзор вопросов безопасности судов для перевозки генеральных грузов	2014	КБМ		III/SDC/ NCSR/ HTW	Выполняется		MSC 90/28, пункт 25.10
Примечания. Перенести намеченный год выполнения на 2015.								
5.2.1.4	Руководство по перевозке более 12 человек технического персонала на судах, совершающих международные рейсы	2015	КБМ	SDC		Выполняется		MSC 92/26, пункт 23.19
5.2.1.5	Поправки к положениям главы II-2 Конвенции СОЛАС, относящимся к вспомогательным средствам отвода газа из грузовых танков	2015	КБМ	SSE	CCC	Выполнено		MSC 90/28, пункт 25.5

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ (КБМ)								
Номер запла- ниро- ванного результата	Описание	Намеченный год выполне- ния	Вышесто- ящий(ие) орган(ы)	Координи- рующий(ие) орган(ы)	Соответ- ствующий(ие) орган(ы)	Состояние результата в год 1	Состояние результата в год 2	Ссылки
5.2.1.6	Поправки к Кодексу ПБУ 2009 года, касающиеся учений со спасательными шлюпками	2015	КБМ	SSE		Выполнено		MSC 89/25, пункт 22.24
5.2.1.7	Вопросы, относящиеся к топливному трубопроводу с двойной обшивкой под низким давлением для систем впрыскивания топлива в двигателях на танкерах для перевозки сырой нефти	2015	КБМ	SSE		Выполняется		MSC 91/22, пункт 19.13 SSE 1/21, раздел 14
5.2.1.8	Контроль за дымом и вентилиция	2015	КБМ	SSE		Выполняется		FP 46/16, раздел 4 и MSC 91/22/Add.2, приложение 38
5.2.1.9	Требования к судам, перевозящим транспортные средства, использующие водород и сжатый природный газ	2014	КБМ	SSE		Выполнено		MSC 83/28, пункт 25.23
5.2.1.10	Цели и функциональные требования Руководства по альтернативным конструкциям, мерам и устройствам для глав II-1 и III Конвенции СОЛАС	2015	КБМ	SSE		Выполняется		MSC 84/24, пункт 3.92

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ (КБМ)								
Номер запла- ниро- ванного результата	Описание	Намеченный год выполне- ния	Вышестоящий(ие) орган(ы)	Координи- рующий(ие) орган(ы)	Соответ- ствующий(ие) орган(ы)	Состояние результата в год 1	Состояние результата в год 2	Ссылки
5.2.1.11	Поправки к Кодексу КСС относительно тепловых характеристик гидрокостюмов	2014	КБМ	SSE		Отложено		MSC 84/24, пункт 22.48 и SSE 1/21, раздел 9
Примечания. Перенесено в повестку дня Комитета, выходящую за рамки двухгодичного периода.								
5.2.1.12	Критерии остойчивости в неповрежденном состоянии второго поколения	2015	КБМ	SDC		Выполняется		MSC 85/26, пункт 12.7
5.2.1.13	Поправки к правилам главы II-1 Конвенции СОЛАС по делению на отсеки и остойчивости в поврежденном состоянии	2014	КБМ	SDC		Выполняется		MSC 85/26, пункт 23.35
Примечания. Перенести намеченный год выполнения на 2015.								

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ (КБМ)								
Номер запла- ниро- ванного результ- тата	Описание	Намеченный год выполне- ния	Вышесто- ящий(ие) орган(ы)	Координи- рующий(ие) орган(ы)	Соответ- ствующий(ие) орган(ы)	Состояние результата в год 1	Состояние результата в год 2	Ссылки
5.2.1.14	Поправки к правилу II-2/20 Конвенции СОЛАС и соответствующие рекомендации по контролю за качеством воздуха при вентиляции закрытых помещений для перевозки транспортных средств, закрытых помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки и помещений специальной категории	2014	КБМ	SSE		Выполняется		MSC 88/26, пункт 23.11 и SSE 1/21, раздел 6
Примечания. Перенести намеченный год выполнения на 2015.								
5.2.1.15	Обязательный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах	2015	КБМ/КЗМС	SDC	HTW/PPR/SSE/NCSR	Выполняется		MSC 86/26, пункт 23.32 MSC 93/22, пункт 10.44
5.2.1.16	Не имеющий обязательной силы документ о правилах для судов, не подпадающих под действие конвенций	2015	КБМ	III	PPR/SDC/SSE/NCSR/HTW	Выполняется		MSC 92/26, раздел 12
5.2.1.17	Откорректированное Руководство по освидетельствованию согласно Гармонизиро-	Ежегодно	КБМ/КЗМС		III			

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ (КБМ)								
Номер запла- ниро- ванного результата	Описание	Намеченный год выполне- ния	Вышестоящий(ие) орган(ы)	Координи- рующий(ие) орган(ы)	Соответ- ствующий(ие) орган(ы)	Состояние результата в год 1	Состояние результата в год 2	Ссылки
	ванной системе освидетельствования и оформления свидетельств (ГСООС)							
5.2.1.18	Интерпретация правила II-1/13.6 Конвенции СОЛАС о путях эвакуации из грузовых помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки	2014	КБМ	SDC		Выполняется		MSC 90/28, пункт 25.13
Примечания. Перенести намеченный год выполнения на 2015.								
5.2.1.19	Классификация судов морской добывающей отрасли и рассмотрение необходимости создания необязательного кодекса для судов, обслуживающих морские установки	2015	КБМ	SDC		Выполняется		MSC 85/26, пункт 23.27
5.2.1.20	Последующие действия по резолюциям 6 и 7 Конференции ПДНВ-Р	2015	КБМ		HTW			

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ (КБМ)								
Номер запла- ниро- ванного результата	Описание	Намеченный год выполне- ния	Вышестоя- щий(ие) орган(ы)	Координи- рующий(ие) орган(ы)	Соответ- ствующий(ие) орган(ы)	Состояние результата в год 1	Состояние результата в год 2	Ссылки
5.2.1.21	Руководство по использованию пластмассы со стекловолокном в судовых конструкциях	2014	КБМ	SDC		Выполняется		MSC 87/26, пункт 24.14
Примечания. Перенести намеченный год выполнения на 2015.								
5.2.1.22	Требования к судовым подъемным устройствам и лебедкам	2015	КБМ	SSE		Выполняется		MSC 89/25, пункт 22.26 и SSE 1/21, раздел 13
5.2.1.23	Руководство по экранопланам	2015	КБМ	SDC	SSE/NCSR/HTW	Выполняется		MSC 88/26, пункт 23.30
5.2.1.24	Поправки к части В Кодекса ОНС 2008 года по буксировочным операциям, подъему и постановке на якорь	2014	КБМ	SDC		Выполняется		MSC 88/26, пункт 23.36
Примечания. Перенести намеченный год выполнения на 2015.								
5.2.1.25	Пересмотр Рекомендации о технических условиях для одобрения станций обслуживания надувных спасательных плотов (резолюция A.761(18))	2014	КБМ	SSE		Выполнено		MSC 87/26, пункт 24.30 и SSE 1/21, раздел 12

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ (КБМ)								
Номер запла- ниро- ванного результ- тата	Описание	Намеченный год выполне- ния	Вышестоя- щий(ие) орган(ы)	Координи- рующий(ие) орган(ы)	Соответ- ствующий(ие) орган(ы)	Состояние результата в год 1	Состояние результата в год 2	Ссылки
5.2.1.26	Поправки к правилу II-1/11 Конвенции СОЛАС и разработка соответствующего руководства для обеспечения необходимых испытаний водонепроницаемых отсеков	2015	КБМ	SDC		Выполняется		MSC 86/26, пункт 23.36
5.2.1.27	Поправки к главе II-2 Конвенции СОЛАС, Кодексу МИО и циркуляру MSC/Circ.1120 для разъяснения требований к пластмассовым трубам на судах	2014	КБМ	SDC		Выполняется		MSC 88/26, пункт 23.12
Примечания. Перенести намеченный год выполнения на 2015.								
5.2.1.28	Поправки к требованиям к пенным огнетушителям в правиле II-2/10.5 Конвенции СОЛАС	2014	КБМ	SSE		Выполняется		MSC 89/25, пункт 22.9
Примечания. Намеченный год выполнения перенесен на 2015.								
5.2.1.29	Неисчерпывающий перечень обязательств согласно документам, которые указаны в Кодексе по осуществлению документов ИМО (Кодекс ОДИ)	Ежегодно	КБМ		III			



КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ (КБМ)								
Номер запла- ниро- ванного результата	Описание	Намеченный год выполне- ния	Вышесто- ящий(ие) орган(ы)	Координи- рующий(ие) орган(ы)	Соответ- ствующий(ие) орган(ы)	Состояние результата в год 1	Состояние результата в год 2	Ссылки
5.2.1.30	Одобрение пересмотренного Кодекса МКГ	2014	КБМ			Выполнено		MSC 93/22, пункт 3.82
5.2.1.32 (НР)	Обзор Кодекса ПБУ, Кодекса КСС и циркуляра MSC.1/Circ.1206/Rev.1	2015	КБМ	SSE	HTW			
Примечания. Незапланированный результат согласован 93-й сессией КБМ для утверждения 112-й сессией Совета – НГВ 2016								
5.2.1.33	Поправки к Руководству для судов с системами динамического позиционирования (ДП) (MSC/Circ.645)	2015	КБМ		SSE			MSC 90/28, пункт 25.34, MSC/Circ.645
Примечания. Перенесено из повестки дня, выходящей за рамки двухгодичного периода, – НГВ 2016								
5.2.2.1	Рекомендации по осуществлению Манильских поправок 2010 года	2014	КБМ		HTW	Выполняется		MSC 93/22, пункт 11.4
Примечания. 93-я сессия КБМ перенесла намеченный год выполнения на 2017.								
5.2.2.2	Анализ специальной подготовки по безопасности на пассажирских судах согласно Конвенции ПДНВ	2015	КБМ		HTW	Выполняется		
5.2.2.3	Легализация типовых курсов подготовки	Постоянно	КБМ		HTW	Текущая работа		

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ (КБМ)								
Номер запла- ниро- ванного результ- тата	Описание	Намеченный год выполне- ния	Вышестоя- щий(ие) орган(ы)	Координи- рующий(ие) орган(ы)	Соответ- ствующий(ие) орган(ы)	Состояние результата в год 1	Состояние результата в год 2	Ссылки
5.2.2.4	Доклады о незаконной практике, связанной с профессиональными дипломами	Ежегодно	КБМ		HTW			
5.2.2.5	Доклады КБМ по информации, предоставленной сторонами Конвенции ПДНВ	Ежегодно	КБМ					
5.2.2.6	Пересмотр рекомендаций по процессам подготовки, корректировки и легализации типовых курсов	2015	КБМ		HTW	Выполняется		
5.2.2.7	Подготовка по проведению горячих работ на танкерах для сырой нефти	2015	КБМ	HTW	SSE	Выполняется		
5.2.2.8	Рекомендации для персонала, участвующего в операциях с баржами с буксиром-толкачом	2014	КБМ	HTW	SDC	Выполнено		MSC 90/28, пункт 25.42
5.2.2.9	Руководство для собственников судов и моряков по осуществлению соответствующих документов ИМО в отношении морской перевозки опасных грузов в упаковке	2015	КБМ		HTW	Выполняется		

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ (КБМ)								
Номер запла- ниро- ванного результата	Описание	Намеченный год выполне- ния	Вышесто- ящий(ие) орган(ы)	Координи- рующий(ие) орган(ы)	Соответ- ствующий(ие) орган(ы)	Состояние результата в год 1	Состояние результата в год 2	Ссылки
5.2.2.10	Согласованной на глобальном уровне формат свидетельства о подготовке и образовании, выдаваемого согласно Конвенции ПДНВ	2015	КБМ		HTW	Выполнено		HTW 1/21, пункт 16.4
5.2.2.11 (НР)	Признание «Галилео» в качестве компонента ВРНС	2015			NCSR			MSC 93/22, пункт 20.22.1
Примечания. Незапланированный результат согласован 93-й сессией КБМ для утверждения 112-й сессией Совета – НГВ 2016								
5.2.3.1	Поправки к КБК 1972 года и относящимся к ней циркулярам	2014	КБМ		CCC			
5.2.3.2	Меры по предотвращению потери контейнеров	2014	КБМ	CCC	SDC/HTW	Выполняется		
5.2.3.3	Поправки к МКМПНГ и дополнениям к нему	Постоянно	КБМ/КЗМС		CCC			
5.2.3.4	Поправки к МКМПОГ и дополнениям к нему, включая гармонизацию МКМПОГ с Рекомендациями ООН по перевозке опасных грузов	Постоянно	КБМ		CCC			

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ (КБМ)								
Номер запла- ниро- ванного результ- тата	Описание	Намеченный год выполне- ния	Вышестоя- щий(ие) орган(ы)	Координи- рующий(ие) орган(ы)	Соответ- ствующий(ие) орган(ы)	Состояние результата в год 1	Состояние результата в год 2	Ссылки
5.2.3.5	Пересмотренное руководство по упаковке грузовых транспортных единиц	2015	КБМ		ССС			
5.2.3.7	Одобрение поправок к Конвенции СОЛАС и соответствующим кодексам, касающихся обязательного наличия на судах испытательного оборудования для определения состава атмосферы	2014	КБМ			Выполнено		MSC 93/22, пункты 9.21–9.27
5.2.4.1	Меры по установлению путей движения судов и обязательные системы судовых сообщений	Постоянно	КБМ		NCSR			
5.2.4.2	Корректировка системы ЛРИТ	Постоянно	КБМ		NCSR			
5.2.4.3	Новые символы для средств навигационного ограждения АИС	2014	КБМ		NCSR			
5.2.4.4	Пересмотренное руководство по эксплуатации судовых автоматических идентификационных систем (АИС)	2014	КБМ		NCSR			

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ (КБМ)								
Номер запла- ниро- ванного результата	Описание	Намеченный год выполне- ния	Вышесто- ящий(ие) орган(ы)	Координи- рующий(ие) орган(ы)	Соответ- ствующий(ие) орган(ы)	Состояние результата в год 1	Состояние результата в год 2	Ссылки
5.2.4.5	Сведение в единый документ относящихся к ЭКНИС циркуляров ИМО	2014	КБМ		NCSR			
5.2.4.6	Пояснительные подстрочные примечания к правилам V/15, V/18, V/19 и V/27 Конвенции СОЛАС	2014	КБМ		NCSR			MSC 90/28, пункт 25.27
5.2.4.7	Одобрение использования спутниковой навигационной системы «Бейдоу» в морской сфере	2014	КБМ		NCSR			MSC 91/22, пункт 19.20
5.2.4.8	Руководство по наличию ЭКНИС	2014	КБМ		NCSR			
5.2.4.9	Эксплуатационные стандарты для многосистемных судовых навигационных систем	2015	КБМ		NCSR			
5.2.5.1	Руководство по предоставлению ИБМ (информация по безопасности на море)	Постоянно	КБМ		NCSR			
5.2.5.2	Первый план подробного анализа Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ)	2015	КБМ	NCSR	HTW			MSC 90/28, пункт 25.18

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ (КБМ)								
Номер запла- ниро- ванного результ- тата	Описание	Намеченный год выполне- ния	Вышесто- ящий(ие) орган(ы)	Координи- рующий(ие) орган(ы)	Соответ- ствующий(ие) орган(ы)	Состояние результата в год 1	Состояние результата в год 2	Ссылки
5.2.5.3	Анализ разработок в систе- мах и технологии морской ра- диосвязи	2014	КБМ		NCSR			
5.2.5.4	Анализ информации о разра- ботках в Инмарсат и Коспас- Сарсат	Постоянно	КБМ		NCSR			
5.2.6.1	План осуществления страте- гии электронной навигации	2015	КБМ	NCSR	HTW			
5.3.1.1	Гармонизация деятельности в рамках контроля судов госу- дарством порта (КСГП)	Постоянно	КБМ/КЗМС		III			MEPC 66/21, пункт 18.8
Примечания. Результат должен быть направлен в вышестоящий орган для рассмотрения сферы применения; 66-я сессия КЗМС от- ложила обсуждение на 67-ю сессию КЗМС, с тем чтобы учесть итоги 93-й сессии КБМ.								
6.1.1.1	Руководство и рекомендации по осуществлению и интерпре- тации главы XI-2 Конвенции СОЛАС и Кодекса ОСПС	Ежегодно	КБМ					
6.2.1.1	Рассмотрение и анализ еже- месячных и ежегодных докла- дов о пиратстве	Ежегодно	КБМ					

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ (КБМ)								
Номер запла- ниро- ванного результата	Описание	Намеченный год выполне- ния	Вышестоящий(ие) орган(ы)	Координи- рующий(ие) орган(ы)	Соответ- ствующий(ие) орган(ы)	Состояние результата в год 1	Состояние результата в год 2	Ссылки
6.2.1.2	Пересмотренные рекоменда- ции относительно предотвра- щения пиратства и воору- женного разбоя с целью отразить возникающие тенденции и модели поведения	Ежегодно	КБМ		LEG			
7.1.2.13	Кодекс по перевозке на су- дах, обслуживающих морские установки, ограниченных ко- личеств опасных и вредных жидких веществ наливом и по обращению с ними	2015	КБМ/КЗМС	PPR	SDC/SSE			
8.0.2.1	Рассмотрение и анализ до- кладов и информации о неза- конных мигрантах	Ежегодно	КБМ/КУФ					
8.0.3.1	Требования по доступу к сви- детельствам и документам, включая судовые журналы, которые должны иметься на судах, или по их электронным версиям	2015	КУФ		КБМ/LEG/ III/MEPC			

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ (КБМ)								
Номер запла- ниро- ванного результ- тата	Описание	Намеченный год выполне- ния	Вышестоя- щий(ие) орган(ы)	Координи- рующий(ие) орган(ы)	Соответ- ствующий(ие) орган(ы)	Состояние результата в год 1	Состояние результата в год 2	Ссылки
10.0.1.1	Целевые стандарты конструкции новых судов для танкеров и навалочных судов	Постоянно	КБМ			Текущая работа		
Примечания. Результат должен быть направлен в вышестоящий орган для рассмотрения сферы применения								
10.0.1.2	Целевые стандарты конструкции для всех судов, включая вопросы безопасности, охраны и защиты морской среды	2015	КБМ/КЗМС					MEPC 66/21, пункт 18.8
Примечания. Результат должен быть направлен в вышестоящий орган для рассмотрения сферы применения								
12.1.1.1	Анализ исследований по ФОб Группой экспертов по ФОб	Постоянно	КБМ					
12.1.2.1	Анализ данных об авариях и в рамках КСГП для выявления тенденций и разработки рекомендаций на основании знаний и риска	Ежегодно	КБМ/КЗМС	III	HTW/PPR/ CCC/SDC/ SSE/NCSR			MSC 92/26, пункт 22.29
12.3.1.1	Рассмотрение докладов об инцидентах с участием опасных грузов или загрязнителей моря в упаковке на судах или в портовых районах	Annual	КБМ/КЗМС	CCC	III			

\*\*\*



# ПРИЛОЖЕНИЕ 30

## ПОВЕСТКА ДНЯ КОМИТЕТА ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ, ВЫХОДЯЩАЯ ЗА РАМКИ ДВУХГОДИЧНОГО ПЕРИОДА

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ (КБМ)								
ПРИНЯТЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ, ВЫХОДЯЩИЕ ЗА РАМКИ ДВУХГОДИЧНОГО ПЕРИОДА								
Номер	Двухго- дич- ный <sup>e</sup> пе- риод	Ссылка на дей- ствия высокого уровня	Описание	Выше- стоя- щий(е) орган(ы)	Коорди- нирую- щий(е) орган(ы)	Соответ- ствующий(е) орган(ы)	Времен- ные рамки	Ссылки
7	2012–2013	2.0.1	Обязательное применение стандар- тов качества защитных покрытий пу- стых пространств на навалочных су- дах и нефтяных танкерах	КБМ		SDC	2	MSC 76/23, пункты 20.41.2 и 20.48; DE 50/27, раздел 4
8	2012–2013	2.0.1	Стандарты качества защитных по- крытий пустых пространств на судах всех типов	КБМ		SDC	2	MSC 76/23, пункты 20.41.2 и 20.48
9	2012–2013	2.0.1	Пересмотр положений Конвенции СОЛАС и Кодекса ПБУ о вертолет- ных устройствах	КБМ		SDC	2	MSC 86/26, пункт 23.39
32	2012–2013	5.2.4	Рекомендации, относящиеся к нави- гационным гидролокаторам на тан- керах для сырой нефти	КБМ		SDC	1	MSC 91/22, пункт 19.23
38	2012–2013	5.2.5	Одобрение плана модернизации Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ)	КБМ	NCSR	HTW	2	MSC 90/28, пункт 25.18

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ (КБМ)								
ПРИНЯТЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ, ВЫХОДЯЩИЕ ЗА РАМКИ ДВУХГОДИЧНОГО ПЕРИОДА								
Номер	Двухго- дич- ный пе- риод	Ссылка на дей- ствия высокого уровня	Описание	Выше- стоя- щий(е) орган(ы)	Коорди- нирую- щий(е) орган(ы)	Соответ- ствующий(е) орган(ы)	Времен- ные рамки	Ссылки
42	2012–2013	5.2.1	Обзор Кодекса по средствам оповещения и указателям 2009 года	КБМ	SDC	NCSR	2	MSC 89/25, пункт 22.25
45	2012–2013	5.2.1	Разработка требования о необходимости испытаний подъемных лебедок после проведения любого технического обслуживания, ремонта или модификации (MSC.1/Circ.1331)	КБМ		SDC	1	MSC 90/28, пункт 25.31, MSC.1/Circ.1331
58	2012–2013	5.2.1	Окончательная подготовка критериев остойчивости в неповрежденном состоянии второго поколения	КБМ		SDC	4	SLF 55/17, пункт 3.13
62	2012–2013	5.1.1	Безопасность пассажирских судов	КБМ			2	Новый результат в ПДВУ 2014–2015 годов
63	2012–2013	5.2.1	Окончательная подготовка не имеющего обязательной силы документа по правилам для судов, не подпадающих под действие конвенций	КБМ		III	2	Промежуточный результат 5.2.1.18 в ПДВУ 2012–2013 годов
65	2012–2013	5.2.1	Применение поправок к Конвенции СОЛАС и соответствующим кодексам и руководствам	КБМ			2	MSC 91/22, пункты 3.16–3.35

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ (КБМ)								
ПРИНЯТЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ, ВЫХОДЯЩИЕ ЗА РАМКИ ДВУХГОДИЧНОГО ПЕРИОДА								
Номер	Двухгодич- ный <sup>e</sup> пе- риод	Ссылка на дей- ствия высокого уровня	Описание	Выше- стоя- щий(е) орган(ы)	Коорди- нирую- щий(е) орган(ы)	Соответ- ствующий(е) орган(ы)	Времен- ные рамки	Ссылки
68	2012–2013	5.2.4	Взаимосвязь приемников НАВТЕКС и Inmarsat SafetyNET и их отображе- ние в интегрированных системах отображения информации о судо- ходстве	КБМ		NCSR	1	MSC 92/WP.1, пункт 23.13
73	2014–2015	5.2.1	Пересмотр раздела 3 Руководства по схемам по борьбе за живучесть и информации капитану (циркуляр MSC.1/Circ.1245) для пассажирских судов	КБМ		SDC	3	MSC 93/22, пункт 6.28.4
74	2014–2015	5.2.2	Признание «Галилео» в качестве компонента ВРНС	КБМ		NCSR	1	Результат 5.2.2.11
75	2014–2015	5.1.1	Поправки к части В-4 «Поддержание остойчивости» главы II-1 Конвенции СОЛАС и соответствующим руко- водствам с целью включения требо- ваний по учениям по борьбе за жи- вучесть для пассажирских судов	КБМ	SDC	NCSR	1	Результат 5.1.1.6

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ (КБМ)								
ПРИНЯТЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ, ВЫХОДЯЩИЕ ЗА РАМКИ ДВУХГОДИЧНОГО ПЕРИОДА								
Номер	Двухго- дич- ный <sup>е</sup> пе- риод	Ссылка на дей- ствия высокого уровня	Описание	Выше- стоя- щий(е) орган(ы)	Коорди- нирую- щий(е) орган(ы)	Соответ- ствующий(е) орган(ы)	Времен- ные рамки	Ссылки
76	2014–2015	5.2.1	Применение обязательного кодекса к эксплуатирующимся в полярных водах судам, не охватываемым Конвенцией СОЛАС	КБМ			3	Результат 5.2.1.15
77	2014–2015	5.2.1	Обзор Кодекса ПБУ, Кодекса КСС и циркуляра MSC.1/Circ.1206/Rev.1	КБМ	SSE	HTW	1	Результат 5.2.1.32
78	2014–2015	5.2.1	Поправки к Руководству для судов с системами динамического позиционирования (ДП) (MSC/Circ.645)	КБМ			1	Результат 5.2.1.33

**Примечания:**

е Двухгодичный период, в котором данный результат был включен в повестку дня, выходящую за рамки двухгодичного периода

\*\*\*

**ПРИЛОЖЕНИЕ 31**  
**ПРОЕКТ ПОПРАВОК К КОНВЕНЦИИ СОЛАС**  
**ДОПОЛНЕНИЕ**  
**СВИДЕТЕЛЬСТВА**

**Форма Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению**

**Форма Свидетельства о безопасности грузового судна**

Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению (Форма Е) и Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна (Форма С) в пункте 2 раздела 2 изменяются следующим образом:

«2      **Описание спасательных средств**

1	Общее число человек, для которых предусмотрены спасательные средства		
2	Общее число спасательных шлюпок, спускаемых с помощью плот-балки	Левый борт	Правый борт
2.1	Общее число человек, на которое они рассчитаны	.....	.....
2.2	Число полностью закрытых спасательных шлюпок (правило III/31 и раздел 4.6 Кодекса КСС)		
2.3	Число спасательных шлюпок с автономной системой воздухоснабжения (правило III/31 и раздел 4.8 Кодекса КСС)		
2.4	Число огнезащищенных спасательных шлюпок (правило III/31 и раздел 4.9 Кодекса КСС)		
2.5	Другие спасательные шлюпки		
2.5.1	Число		
2.5.2	Тип		
3	Общее число спасательных шлюпок, спускаемых методом свободного падения	.....	
3.1	Общее число человек, на которое они рассчитаны		
3.2	Число полностью закрытых спасательных шлюпок (правило III/31 и раздел 4.7 Кодекса КСС)		
3.3	Число спасательных шлюпок с автономной системой воздухоснабжения (правило III/31 и раздел 4.8 Кодекса КСС)		
3.4	Число огнезащищенных спасательных шлюпок (правило III/31 и раздел 4.9 Кодекса КСС)		

»

Последующие пункты перенумеровываются соответствующим образом.

\*\*\*



## ПРИЛОЖЕНИЕ 32

### ЗАЯВЛЕНИЯ ДЕЛЕГАЦИЙ И НАБЛЮДАТЕЛЕЙ\*

#### ИТЕМ 3

##### Statement by the delegation of Sweden

In the context of the draft amendments to SOLAS regulation II-2/13.4, as circulated, the Committee noted the view expressed by the delegation of Sweden, as stated during MSC 92 (MSC 92/26, paragraph 8.18) that, without objecting to the adoption of the amendments, it favoured the deletion of the term "main workshop" and was concerned that according to the amendments, as drafted, electrical or electronic workshops within machinery spaces and adjacent to a main workshop would not have two escape routes and as a consequence of this, people working in these areas could have difficulties getting out in case of fire.

##### Statement by the delegation of Greece

"The Hellenic Republic considers that the III Code contains a set of minimum requirements on which States can elaborate and improve as appropriate for the enhancement of maritime safety and the protection of the environment.

In particular, as regards the III Code, the Hellenic Republic wishes to make clear that nothing in the said Code shall be construed to restrict or limit in any way the fulfilment of its obligation under the law of the European Union in relation to:

- The definition of "statutory certificates" and "class certificates";
- The scope of the obligations and criteria laid down for the recognized organizations;
- The duties of the European Commission as regards the recognition, assessment;

and, where appropriate, the imposition of correctives measures or sanctions on recognized organizations.

In the case of an IMO audit, Greece will state that only compliance with those provisions of the relevant international conventions which the Hellenic Republic has accepted, including in the terms of this declaration, shall be verified."

##### Statement by the delegation of Japan

"This statement is made on behalf of the following members: Australia, the Bahamas, Canada, China, the Cook Islands, Japan, Liberia, the Marshall Islands, New Zealand, Panama, the Philippines, the Republic of Korea, the Russian Federation, Singapore, Tuvalu, the United States and Vanuatu.

---

\* Заявления включены в настоящее приложение в том порядке, в каком они были сделаны, и сгруппированы по номеру пункта повестки дня; заявления приводятся на языке оригинала (включая перевод на любой другой язык, если такой перевод предоставлен).

We are concerned with the ambiguous declaration of the III Code just made by the delegation of Greece to which a number of member states have associated it to. In particular, it is unclear whether in making reference to EU law those member states, intend to uphold their obligations and responsibilities under the III Code. Of particular concern is whether or not they intend to go beyond the provision of the implementation of the III Code and the RO Code with respect to recognition and certification of RO's for the survey and certification of ships outside of their jurisdiction on non EU-flagged ships.

The application of any extra provisions would contravene the harmonised implementation of IMO instruments and the III Code. Member States that seek to address issues not already covered by the III Code, or any IMO instrument, should bring these issues to the Organisation for consideration. The full and effective implementation of the III Code and RO Code would otherwise be jeopardized.

Furthermore, we state, in no uncertain terms, that ROs are performing their functions under the sole authority of laws, rules and regulations set down by the government of the Member State in order to ensure effective jurisdiction and control of ships flying its flag. In this regard, for any RO to operate with other requirements not set out by the government on whose behalf it operates would be an infringement of sovereignty of that government.

We all support the full implementation of the III Code and the RO Code as it will enhance maritime safety and protection of marine environment, and particularly note that many of the member states now associated with the declaration of Greece had a strong hand in promoting the development of the III Code with the understanding of its benefit. In this regard, we all look forward to a clarification on the declaration from the delegation of Greece and other Member States associated with it."

#### **Statement by the delegation of the United States**

"The United States welcomes the establishment of a mandatory system of auditing. Adoption of a mandatory IMO Member State Audit Scheme has been a goal for which we have all strived for a long time. This system, particularly where a contracting government develops a program of actions in response to audit findings, will enhance the effective and efficient implementation of applicable IMO instruments. The assistance of the Secretary-General in the administration of this new audit scheme will also be helpful, though of course questions of interpretation and compliance are for States parties to the agreements to determine and not the Organization or an auditor.

The United States wishes to reiterate its understanding that the audit standards reflected in the III Code are intended as benchmarks that are to be used when conducting audits of governments' implementation of the relevant mandatory IMO instruments; the audit standards themselves do not, however, give rise to legal obligations. Similarly, the role of the auditors is to assess the consistency of a government's implementation efforts with the audit standards and not to make conclusions about a Party's implementation of obligations in an underlying instrument.

We continue to have concern that converting the word "should" to "shall" whenever the word appears in the III Code could have the unintended effect of creating additional legal obligations beyond the obligations that will be contained in all of the IMO agreements being amended to make use of the III Code mandatory. For this reason we object to paragraph 2 in each of the relevant adopting resolutions regarding the term "should" in the Code. When using the Code as a benchmark the audit should treat the relevant portions of the Code using the term "should"



as though they were mandatory for purposes of the audit, but the United States does not consider that the provisions contained in the ILL Code itself give rise to legally binding obligations, and we would object to any contrary reading of the Code, the amendments being considered for adoption at this session of the Committee, or the adopting resolutions. Compliance with the obligations set forth in the agreements being amended is, of course, legally required by each Party to these instruments, and adequate domestic measures are necessary to implement and enforce the obligations under each instrument.

We understand the text of the amendments being adopted to be consistent with our views in this regard, and request that our statement be included in the report of this session."

#### **Statement by the delegation of the Republic of Korea**

"The delegation of the Republic of Korea would like to express a deep appreciation to the chairman and members of the drafting group for their hard work. Also, this delegation would like to thank all distinguished Member States who supported our document.

As introduced before, our proposal was to apply "3 dates" scheme, which was also proposed under agenda 17 as well, for elimination of the foreseeable problems on implementation which may occur in the future under existing contract.

Mr. Chairman, this delegation still considers the "3 dates" scheme is more appropriate manner than keel-laying date in the revised IGC Code. Nevertheless, taking into account all the difficulties in application of our proposal at this stage, we are fully understand that the compromise has been reached under this difficult circumstance.

However, we would like to ask interested parties including flag States to share our concerns and to consider proper measures for minimization of the impact to ships with existing contract. We do not believe that all related problems raised in our document can be addressed, although entry into force date based on keel-laying date will be postponed by six months than the original draft amendment.

In this regard, this delegation strongly urges all interest parties including flag states to cooperate to solve this important issues in a wise manner.

Mr. Chairman, we kindly request that this statement be reflected in the final report of this Committee."

#### **ITEM 4**

##### **Statement by the observer from ITF**

"ITF generally supports MSC 93/4 but have reservations with paragraph 4.8.1 Port Security Incident and agrees that it should go forward to a correspondence group.

ITF want to be on record that, "An organized Industrial Action within the port boundaries should be explicitly exempted from the definition of a Port Security Incident"."

## **ITEM 6**

### **Statement by the observer from IFSMA**

"IFSMA representing ship masters notes the number of papers submitted by CLIA on this agenda item. IFSMA wishes to be associated with the intervention by the distinguished delegate of China. IFSMA believes that the best way to proceed on this important issue would be by an independent analysis focusing upon design and construction, operation and manning, fire fighting and life-saving system; provisions of which should be mandated by this organisation to all passenger vessels.

It is vital that these issues are addressed by regulatory authorities so that in the event of a major incident, loss of life is minimized, since this will surely happen.

IFSMA requests that this statement is recorded in the report of the Committee."

## **ITEM 11**

### **Statement by the delegation of Canada**

"The Canadian delegation recalls the decision of this committee with regards to MSC 93/11/2 but would like to provide additional information on the impact of this decision.

Canada agrees that vessels in many cases will only be able to navigate polar waters so long as their crews are trained and certificated in accordance with the requirements of the draft polar code. Canada supports the two tier approach to additional training requirements. However, we also recognise that many of the ships used in polar waters are only occasional visitors.

Safety may be enhanced by providing such vessels with the flexibility to use certificated personnel to provide the Master and officers of the watch with supplementary expert assistance in ice navigation. This can be in lieu of having the vessel's bridge officers certificated for polar waters.

Ice navigators have been and are being used successfully throughout the Arctic and in the Antarctic. Several major and long-standing operations in both Canada and in other areas now use this approach. In current practice, the ice navigator enhances safe navigation by assisting the Master and Navigating Officers with the evaluation of the ice conditions against the vessel's capability in ice, and provides expert input on route selection, safe speed and other operational decisions. The ice navigator provides the flexibility, choice and the ability for owners to make decisions appropriate for their vessel and their operations.

Most of the voyages involved are carried out only in times when the ice cover is at its seasonal minimum. However, ice of land origin is often present and ice concentrations can be greater than open waters, particularly in the shoulder seasons. These conditions trigger the Code requirements for officer qualifications.

The proposed ice navigator would have provided an option for these types of circumstances. The decision of MSC not to reconsider this option will have several unintended outcome, which will be accentuated by the ongoing increase in polar activities in the resource development sector.

Owners of ships making only occasional voyages in polar waters may be reluctant to commit to specialized training for their officers. Preventing the use of supplementary crew may tend to reduce the general pool of officers available to undertake polar voyages. On the other hand, if personnel are trained but have little opportunity to exercise their training, they may lose capability before an actual voyage. An ice navigator is more likely to offer current expertise and local knowledge.

Operations in polar waters are always challenging, and these outcomes are likely to make them more so on both safety and economic grounds.

Canada would like to thank the Committee for the opportunity to offer additional clarifications and we invite member States who wish to discuss further to contact Canada."

## ITEM 12

### Statement by the delegation of Norway

"As can be seen in paragraph 3.9 of document SSE 1/21, Norway reserved its position on this circular at SSE 1. We are of the opinion that just because a ship is an existing ship, it should not be allowed to carry vehicles with compressed hydrogen or natural gas in their tanks, if it is only "to the satisfaction of the Administration, taking into account SOLAS regulation II-2/20-1 and SP 961 and SP 962 of the IMDG Code, as applicable"; and to complete an inspection of the cars "to the satisfaction of the Administration, taking into account ..." is in our view much too vague and will not ensure uniform implementation. In addition we find it very difficult to see how we can implement and enforce the required inspection. In developing regulations for new ships, risks were identified and mitigated through additional regulations. In our view, as an absolute minimum, sufficient ventilation, operated continuously, should be required also for existing ships; hence we do not support the issuing of this circular."

## ITEM 16

### Statement by the delegation of Cameroon

"As you are aware, on 24 and 25 June 2013, Cameroon hosted the summit of Heads of State and Government of the Economic Community of Central African States (ECCAS), the Economic Community of West African States (ECOWAS) and the Gulf of Guinea Commission (GGC), on maritime safety and security in the Gulf of Guinea.

One of the key outcomes of the summit was the adoption, by more than 25 Heads of State and Government, of a landmark regional strategy against piracy, armed robbery and unlawful acts at sea based on three main instruments namely:

- The Declaration of Heads of State and Government of Central and West African countries on safety and security in their common maritime space, called the "Yaoundé Declaration";
- The code of conduct for the prevention and repression of acts of piracy and armed robbery against ships and illicit maritime activities in West and Central Africa;
- The Memorandum of Understanding among ECCAS, ECOWAS, and the GGC on maritime safety and security in Central and West Africa.

This Memorandum of Understanding provides for the establishment of an Interregional Coordination Centre with headquarters in Yaoundé, Cameroon.

After the positive outcomes of the Yaoundé Summit, it was important and urgent to monitor the implementation of the strategy. This is so because the said Summit should indeed be considered as a starting point for an ambitious multidimensional programme whose implementation requires a plurality of actions and multifaceted initiatives.

Within this context, on March 19, 2014, stakeholders met in Accra, Ghana and created an Interregional Working Group (IWG) made up of representatives of the three regional bodies, namely the Economic Community of Central African States (ECCAS), the Economic Community of West African States (ECOWAS) and the Gulf of Guinea Commission (GGC).

The setting up of the Interregional Coordination Centre (ICC) is one of the main priorities of the Yaoundé Strategy and a work plan has been adopted for the implementation of this action.

The work plan provides for the holding of three working sessions in Yaoundé, Cameroon to operationalize the Interregional Coordination Centre.

The first session of the Interregional Working Group held from 22 to 26 April 2014 in Yaoundé to draft the requisite instruments for the effective take-off of the Interregional Coordination Centre (ICC).

The session developed a series of draft instruments to be submitted to the three regional organisations (ECCAS, ECOWAS and GGC) and all the concerned stakeholders for possible comments to be considered at the second session. The draft instruments are:

- Additional protocol to the Yaoundé MOU on the organization and functioning of the Interregional Coordination Centre (ICC);
- Headquarters agreement between the Government of Cameroon and the ICC;
- Draft ICC staff regulations;
- Draft ICC internal rules and regulations;
- Action Plan for 2014–2016;
- Roadmap for June – December 2014;
- Communication Strategy;
- Resource mobilization strategy;
- ICC draft budget for June – December 2014.

The second session of the Interregional Working Group held from 10 to 15 May 2014 in Yaoundé and finalized the aforementioned instruments, to which must be added the rules of procedure of the meeting of senior officials of the three regional organizations.

It is worth noting that participants appreciated the remarkable presence of IMO's representative, Chris Trelawny, at the second session of the IWG. Consequently, we would like to avail

ourselves of this opportunity to thank the IMO again for its continued support towards the development and implementation of this project.

Following the above mentioned work plan, the Interregional Working Group will hold its third session from 3 to 5 June 2014 in Yaoundé, Cameroon to adopt the requisite instruments for the effective take-off of the ICC presented above.

In order to ensure a smooth and efficient coordination of the implementation of the Yaoundé strategy at the national level, the President of the Republic of Cameroon, His Excellency Paul Biya, has created a National Monitoring Committee for the implementation of this strategy. It works to ensure the smooth functioning of the Interregional Coordination Group.

Mr. Chairman, Honourable Committee Members,

Such is the state of implementation of the strategy against piracy adopted in Yaoundé in June 2013.

Finally, it should be underscored that at the operational level, we need to mobilise adequate resources to effectively finance the Strategy. In this regard, the Cameroonian delegation hereby welcome the establishment by the IMO of a plurilateral Trust Fund for a special programme of capacity building for West Central Africa to effectively combat piracy and illegal acts in the Gulf of Guinea.

Our delegation would like to thank all States and partners who have already started paying in their contributions into the Fund, as the IMO Secretary-General has noted in his opening address.

Indeed, it is very important to put in place sustainable funding mechanisms, based on both national resources and contributions from the international community to sustainably improve the situation in the Gulf of Guinea, which is becoming a new front in the fight against piracy.

Our delegation will explore this concern in greater depth during the 64th session of the IMO Technical Cooperation, to be held from 11 to 13 June 2014."

### **Statement by the delegation of Angola**

"As it's the first time Angola takes the floor today, we wish to express our deepest sympathy for the victims of the recent ferry accident in Bangladesh.

Mr. Chairman, Angola appreciates all efforts by the Organization to Prevent and suppress piracy, armed robbery against ships and other illicit activities in the Gulf of Guinea.

Like Nigeria and Cameroon, we also wish to thank China, Japan, Norway and the United Kingdom, for their significant contributions toward the "IMO West and Central Africa Maritime Security Trust Fund". As this fund is a crucial tool to intensify anti-piracy activities in that region.

As regards the tabletop exercises mentioned in paragraph 8 of the document, Angola believes that they are an encouraging step taken by the Organization. Perhaps another positive step would be for the Committee to receive a report from the Secretariat, explaining whether or not the expected outputs of the tabletop exercises are indeed being met by Member States that have undertaken them.

As document 93/16 clearly states, and the Secretary-General clearly stated in his opening remarks, the situation regarding piracy and other illicit maritime activities in the Gulf of Guinea, must be dealt with swiftly and effectively.

That said Mr. Chairman, it is important to highlight that the countries of that Region, Angola included, are very much engaged in the process of countering such activities.

Furthermore, as the delegation of the Republic of Cameroon has pointed out, some satisfactory progress is being made on the implementation of the Yaoundé Code of Conduct – as we approach the 1-year anniversary of that comprehensive regional strategy's adoption. The on-going process to form and structure the inter-Regional Coordination Centre in particular, shows the region's commitment to tackle this issue.

It is also encouraging to note that the estimated number of attacks in the region went down in 2013 (54 attacks). Ten less than the 64 reported in 2012. We sincerely hope this downward trend will continue.

We also note that the percentage of ships that have been boarded by perpetrators since 2005 has also shown a downward trend from 90%, to 63% in 2013. Which is a step in the right direction.

That said, like other States of the Gulf of Guinea, Angola is cognisant of the fact that much more work must be carried out in order to harmonize all anti-piracy and illicit maritime activity efforts in the region.

Moreover, we can assure the Committee that Gulf of Guinea States, including Angola, are very much engaged in the process of leading this challenge toward a positive resolution."

#### **Statement by the observer from ReCAAP**

"Whilst this session has heard the various updates with regard to the situation in Central and Western Africa, thank you Mr. Chairman for giving the ReCAAP ISC the floor to provide an update on the development of the situation of piracy and armed robbery against ships in Asia.

The ReCAAP ISC was launched since November 2006 to address the challenges of piracy and armed robbery against ships in Asia. We are into our 8th year of operations and have grown to 19 Contracting Parties with Australia joining on 3 August 2013 as our latest member.

As the committee is aware, the ReCAAP model has been emulated in the formulation of the Djibouti Code of Conduct (DCoC), and the ReCAAP ISC had contributed to its development through the sharing of Best Management Practices (BMP) in information sharing, analysis and capacity building; and these are still ongoing.

The overall situation of piracy and armed robbery against ships in Asia in 2013 has improved. Of a total of 150 incidents reported, 77% were petty theft and less significant incidents. The moderately significant and very significant incidents were lowest based on a year-on-year comparison throughout the five year period of 2009-2013. Aside from our Focal Point network, we would like to acknowledge the excellent cooperation and collaboration with the Malaysian Maritime Enforcement Agency (MMEA) in information exchange and responses for several recent incidents.

Other joint collaborations with the shipping community include the production of the maritime security planning chart with the United Kingdom Hydrographic Office (UKHO) and Information Fusion Centre on 17 May 2013; sharing the ReCAAP training video on "The Need to Report" with members of BIMCO on its website, and conduct of the annual ReCAAP ISC Piracy & Sea Robbery Conference on 8 April 2014 with BIMCO, INTERTANKO and S. Rajaratnam School of International Studies (RSIS) which was held in conjunction with the Singapore Maritime Week.

While there has been improvement in the situation of piracy and armed robbery against ships in Asia, there is no room for complacency. To meet future challenges, the ReCAAP ISC will continue to evolve in the view of prevailing situation of incidents involving tug boats and barges, robberies at ports and anchorages etc. Moving forward, the ReCAAP ISC will continue to strengthen its role, stay relevance to the international maritime community, and endeavour to raise its stature as an internationally recognised centre of excellence."

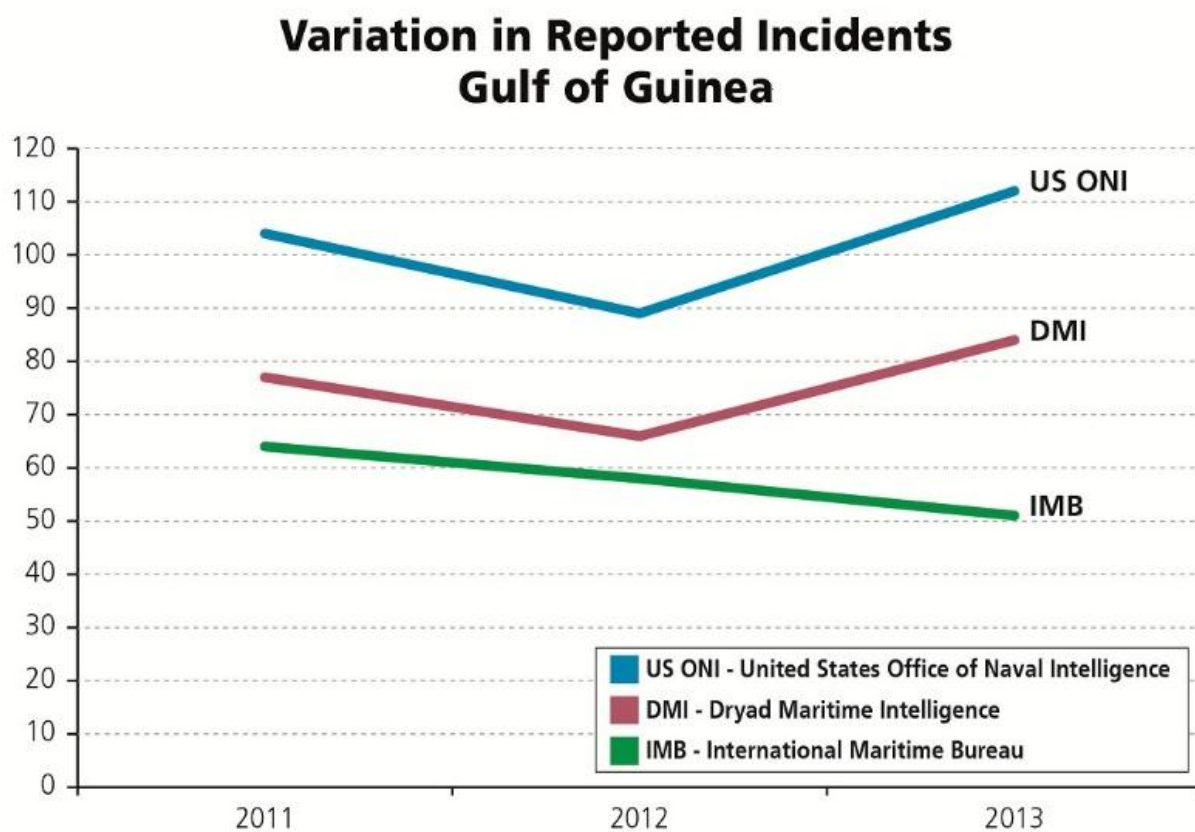
#### **Statement by the observers from BIMCO, ICS, INTERTANKO and INTERCARGO**

"The Round Table of Shipping Industries (BIMCO, ICS, INTERTANKO and INTERCARGO) would like to thank IMO for the detailed report on, the Prevention and suppression of piracy, armed robbery against ships and other illicit activity in the Gulf of Guinea (GoG) and indeed, comments on resolution A.1069 (28) of the Assembly. We would thank the delegates for the interventions so far and particularly the report from the Brazilian delegate on the extremely positive and expansive capacity building efforts and actual presence providing counter piracy assistance in the region.

Notwithstanding the positive efforts of IMO as reported in MSC 93/16 it is important to highlight the lack of implementation of effective and practical measures to counter piracy in the region. Noting that the Secretariat suggests in the statistical section of the paper that the real level of attacks can only be estimated, it is our experience that the number of incidents in the region is in fact increasing. We suspect that there is considerable under reporting and that in part this is due to the lack of a clear reporting policy and the likelihood that any report of an attack will not lead to an immediate, if any, response.

We see no hard evidence of significant and sustainable improvement contrary to what is suggested in MSC 93/16 and the situation is more than confused by variations in, and lack of, reporting. This is exacerbated by the lack of a single, international information sharing and centralized reporting structure and the complex relationship between piracy and other illegal maritime activities in West Africa. This need has to be addressed now.

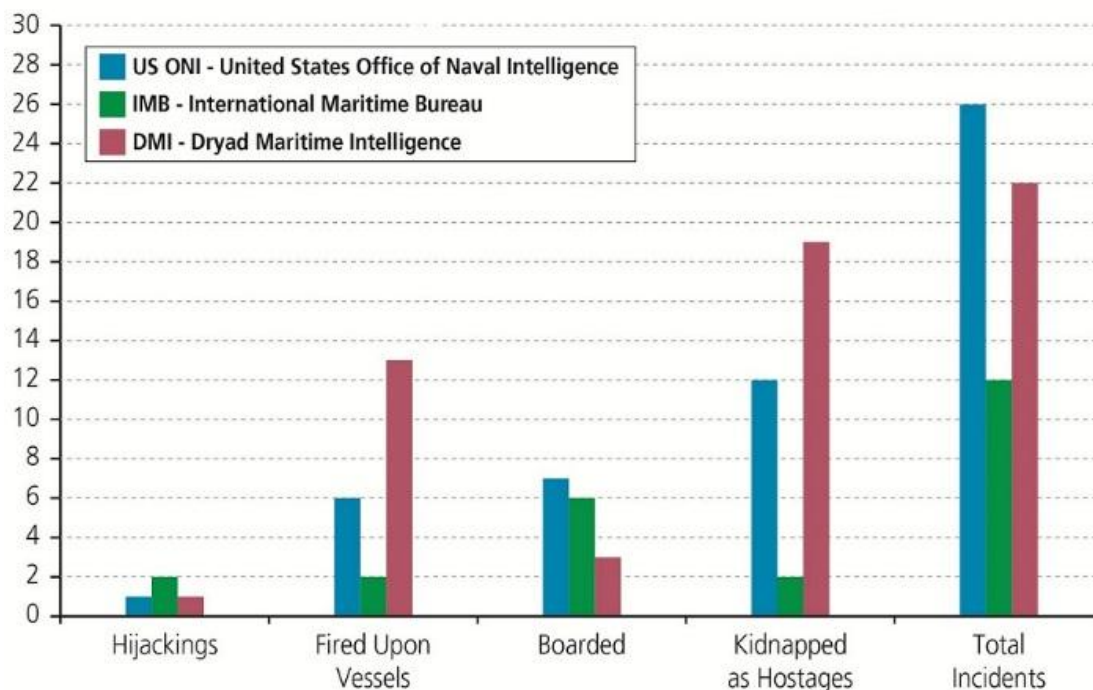
For example when one looks beyond GISIS for data, there is not only a variation in reporting but also in the number of incidents. The IMB estimates that "only one third of incidents are reported" and when comparing their figures with those of the US Office of Naval Intelligence (ONI) and Dryad Maritime Intelligence (DMI – a civilian maritime intelligence organization), they do not show any decline in the number of incidents but over the last four years, a real-time increase in incidents (with just a slight dip recorded in 2012). In 2013 ONI identified an additional 60 incidents and DMI 30 more than recorded in GISIS. We therefore strongly urge the Committee to recognize that the recent general trend is up and not down.



The figures for the first Quarter of 2014 are particularly disconcerting. There is a clear growth in incidence of kidnapping of crew for ransom. The indications are that there have been between 22 and 26 incidents with somewhere in the region of 12 to 18 seafarers kidnapped as hostages.



## Quarter 1 2014 Incidents



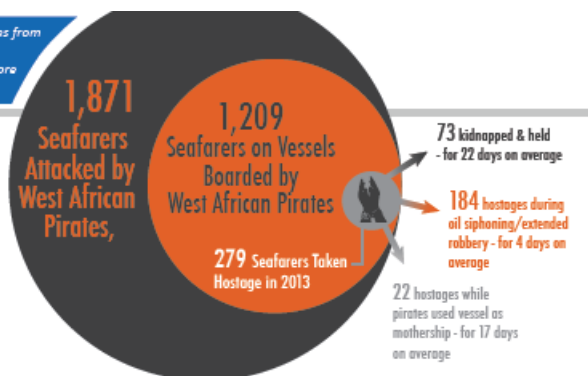
The recently released Oceans Beyond Piracy (OBP) report "The State of Maritime Piracy 2013" identified this trend as the most prevalent type of attack and not "theft" as suggested in MSC 93/16. We would agree there has been an increase in attacks in open waters but very recent events and Q1 of 2014 would suggest this is not the real underlying trend.

It is the serious growth in the trend of kidnapping that is of the greatest concern to the shipping industry. OBP reports that in 2013 some 1871 seafarers were exposed to attacks of whom 279 were held hostage. Of these 73 were abducted by pirates for ransom. These figures again are at significant variance with the IMO statistics. In short, many more Seafarers lives were put at risk in 2013 than is being suggested. This level of risk is unacceptable.

OBP acknowledges that the West Africa piracy attack data in this report varies from those reported by other agencies in 2013. OBP compiled data from multiple reporting centres, including locally-based sources in an effort to develop a more comprehensive data set.

### HUMAN COST HIGHLIGHTS

- Attacks in West Africa in 2013 were much more frequent than those by Somali pirates.
- Attacks in the Gulf of Guinea are more violent than attacks in East Africa.
- Longer term effects on seafarers subjected to violence is hard to determine based on a lack of reporting and assessment.



We suggest therefore that there is an urgent need to review the provisions of resolution A1069 (28) and urge the Committee to take immediate action, in the light of the fact that the resolution itself notes specifically the demand in UNSCR 2039 for the "urgent need to devise and adopt effective and practical measures to counter piracy and armed robbery at sea in the Gulf of Guinea". We are of the firm view that greater and speedier action is required to devise and

adopt effective and practical measures to counter piracy in the region. We suggest as requested by the Secretariat in MSC 93/16, there is an urgent need to review the provisions of resolution A1069(28) and urge the Committee to take immediate action in order to define what additional steps could or should be taken. This should include how coastal States can better meet their obligations under UNCLOS.

The Committee is also respectfully requested to note the above information and include a note and the detail of this intervention in the final report."

### **Statement by the observer from ISO**

"I am pleased to report on the status of ISO 2800 as provided in document MSC 93/16/2. I will offer only a few key comments.

- 1       At MSC 90 (May 2012) we were tasked by acclamation to develop the standard regarding private maritime security companies providing privately contracted armed security personnel on board ships.
- 2       Six months later we published the ISO/PAS 28007 and made it available for independent certification on 27 November 2012. At that time we initiated an accreditation scheme pilot under the aegis of the United Kingdom Accreditation Services (UKAS) as a member of the International Accreditation Forum (IAF).
- 3       The pilot has been successfully concluded under the leadership of UKAS with the full support of the UK Government. Under IAF agreements the process is now open to countries around the world with IAF members for their national accreditation body use.
- 4       We already have over 30 properly accredited PMSCs around the globe. These members grow daily.

We were honoured to be given the task to develop the ISO Standard 28007 by IMO MSC and for the outstanding cooperation and collaboration from the IMO Secretariat during development with a special note of gratitude to Chris Trelawny and, Tracy Peverett and staff.

We ask the Committee to recognize the contribution that ISO 28007 can make to the assurance of successful anti-piracy operation and ask Member States to be encouraged to identify within their requirements that PMSCs providing armed security personnel on board ships hold properly scoped, accredited certification to ISO 28007. A possible method could be an additional paragraph in MSC.1/Circ.1406/rev.2 with appropriate words determined by IMO. Concluding, the standard as PAS 28007 was voted with 100% "yes" votes. We must acknowledge the great contribution of many governments, IGOs, NGOs and the industry team.

The wording from our paper for MSC.1/Circ.1406/Rev.2 was only a suggestion. During our intervention the UK delegation and others stated that the wording should be modified to say flag States are encouraged for PMSCs employing PCASP on board ships. For paragraph 15 of MSC 93/16/2 the last sentence should be revised to say "encouraged to provide" and "should provide" is to be deleted. It should be noted that ISO Standards are voluntary consensus industry standards. They are not requirements but offer the best advice for consultation. ISO does not accredit or certify its standards. If that is a requirement by the user for implementation recognizing paragraph 1.1 of our requirements from IMO for independent certification we engaged the IAF and their member body UKAS in the United Kingdom."

### Statement by the delegation of Oman

في هذا الصدد يود وفد سلطنة عمان ان يتقدم بالشكر الجزيل للمنظمة البحرية الدولية على الجهود والمبادرات التي تقوم بها للحد من عمليات القرصنة.

كما نؤكد على الجهود التي تضطلع بها بلادي في مواجهة ظاهرة القرصنة البحرية والسطو المسلح وتعاونها مع المجتمع الدولي في وضع حد لهذه الظاهرة التي أثرت سلباً على الملاحة الدولية، مؤكداً على دور السلطنة في الالتزام باتفاقيات المنظمة البحرية الدولية وإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م وقرارات مجلس الأمن ذات الصلة لمكافحة القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية.

سيدي الرئيس

لقد أسهمت تضافر الجهود الدولية في الحد من تفاقم ظاهرة القرصنة البحرية والسطو المسلح ضد السفن والذي بلغت أوجها في المنطقة في عامي 2010 و 2011، بل وشهدت تلك الأعمال تراجعاً واضحاً في نهاية 2011 إلى أن تلاشت خلال هذا العام 2014. وهو ما تؤكد التقارير الصادرة من المنظمة المنظمة البحرية الدولية، وكذلك التقارير الصادرة عن المراكز الإقليمية لتبادل المعلومات. وقد أصبح الوضع هادئاً تماماً ولا يثير القلق وبالأخص في منطقة بحر عمان.

ونود أن نؤكد من جانبنا على أن شواطئ السلطنة لا سيما في منطقة بحر عمان شهدت هي الأخرى إستقراراً تاماً.

وعليه فإن وفد بلادي يطالب من خلال هذا الاجتماع أن يتم الأخذ في عين الاعتبار إستبعاد منطقة بحر عمان من قائمة المناطق عالية الخطورة، والذي ورد في النسخة الرابعة من تقرير افضل الممارسات الادارية وفي بعض التقارير الأخرى. وندعو المجتمع الدولي إلى وقف تسمية منطقة بحر عمان بالمنطقة عالية الخطورة. وأن يعكس ما جاء في هذا البيان الوثائق الرسمية الصادرة عن هذا الاجتماع.

شكرا سيدي الرئيس

Peace be upon you all

Mr. Chairman

I would like at the outset stress our country's efforts to combat maritime piracy and armed robbery, and its cooperation with the international community to prevent such actions that have negative impact on international navigation. We emphasize the Sultanate's commitment with UNCLOS 1982, UN Security Council resolutions and relevant principles of international law within the frame of our efforts to combat piracy off the coast of Somalia.

Mr. Chairman,

Collective international efforts contributed in reducing the intensity of maritime piracy and armed robbery which reached the peak against vessels in the region during 2010 and 2011. Such acts witnessed a remarkable decrease since the end of 2011 until now. This is evident from piracy reports issued by the IMO and by Regional Data Exchange Centers. The situation is completely calm currently with no concern especially in the Sea of Oman which is totally free of maritime piracy and armed robbery.

Therefore, The Sultanate of Oman is requesting the removal of the Sea of Oman from the list of High Risk areas included in BMP 4 and some other reports, and we call upon the international community to refrain from naming the Sea of Oman as a High Risk area.

Finally, our delegation requests that this statement be reflected in your final report.

Thank you Mr. Chairman