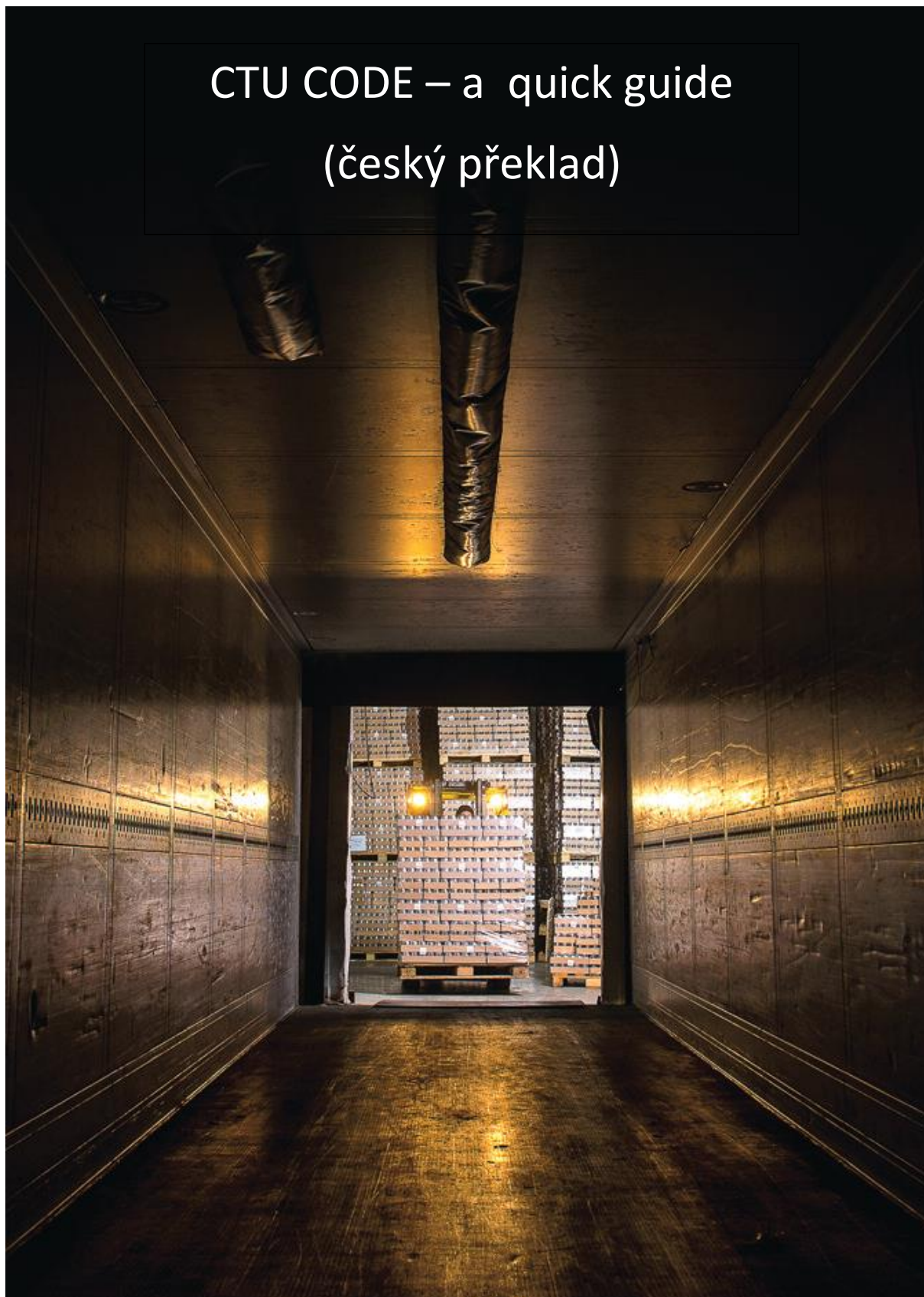


CTU CODE – a quick guide  
(český překlad)



## 1.0 Úvod

1.1 Informace obsažené v tomto dokumentu byly sestaveny s náležitou pozorností k obecně přijímaným osvědčené postupy a konkrétně Kodex postupů IMO / ILO / EHK OSN pro balení nákladních přepravních jednotek, Vydání 2014 (předpis CTU) „IMO/ILO/UNECE Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units, 2014 edition (CTU Code)“<sup>1</sup>.

1.2 Účelem této příručky je usnadnit správné zabalení, přepravu a vybalení nákladních přepravních jednotek (CTU), včetně nákladních kontejnerů. Tato informace má pomoci při plánování a provádění balení nákladu tak, aby jeho přeprava byla uspokojivá pro přepravce, dopravce a příjemce. Bude také pomáhat při prevenci kontaminace škůdci a poškození CTU a jejich nákladu přepravovaného po silnici, železnici a lodí.

1.3 Používání CTU snižuje určitá fyzická nebezpečí, jimž je jejich obsah vystaven. Nicméně nevhodné nebo neopatrné naložení nákladu do nebo na takové jednotky, nebo nedostatečné upevnění, vyztužení a připoutání, může mít za následek nehody během manipulace nebo přepravy způsobující zranění, poškození samotného nákladu, manipulačního zařízení, vliv na dopravní infrastrukturu nebo na životní prostředí.

1.4 Druhy nákladu přepravovaného v CTU (zejména nákladní kontejnery) se v průběhu let rozšířily a inovace v balení, jako je použití flexitanků, a další nedávný vývoj umožňují, aby těžké a objemné předměty tradičně nakládané přímo do nákladních prostor lodí (např. kámen, ocel, odpadní materiály a projektové zboží), mohly místo toho být přepravovány v CTU. Osoba, která naloží a zajistí náklad na CTU a zaplombuje ho, může být poslední osobou, která nahlédne dovnitř této jednotky, dokud není otevřena v konečném místě určení. V důsledku toho mnoho lidí v odvětví dopravy spoléhá na dovednosti těchto osob, včetně:

- řidiči vozidel a ostatní účastníci silničního provozu;
- železniční pracovníci;
- členové posádky plavidel vnitrozemské plavby;
- manipulační personál a přístavní dělníci v přístavech / terminálech, když je jednotka přepravována z jednoho dopravního prostředku na jiný;
- posádka lodí;
- ti, kteří kontrolují náklad; a
- ti, kteří vybalují jednotku v místě určení.

1.5 Široká veřejnost může být navíc ohrožena špatně zabaleným CTU, což má za následek dopravní nehodu nebo vykolejení vlaku. Jak důležité je zajistit, aby byl náklad řádně naložen a upevněn pro svou cestu, může být dokumentováno na fotografiích ilustrujících důsledky nesprávných postupů balení uvedených v dokumentu Část Informativní materiál Kodexu CTU, IM1 „Informative Material Section of CTU Codex, IM1“.

1/ Úplné znění CTU Code můžete nalézt jak na webu International Maritime Organization (IMO) [www.imo.org/en/OurWork/Safety/Cargoes/CargoSecuring/Pages/CTU-Code.aspx](http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Cargoes/CargoSecuring/Pages/CTU-Code.aspx), tak na stránkách United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) [www.unece.org/trans/wp24/guidelinespackingctus/intro.html](http://www.unece.org/trans/wp24/guidelinespackingctus/intro.html).

1.6 Informace v této příručce mohou mít pouze obecnou povahu, protože existuje mnoho různých komodit a typů nákladu.

1.7 Kontrolní seznam týkající se pouze balení nákladních kontejnerů (nikoli jiných typů CTU) je uveden v příloze 1.

1.8 Je třeba také poznamenat, že pokyny v této publikaci jsou pouze doporučující.

**2.0 Průvodce po Kodexu (best practice)** CTU Code kap. 3 a 4; CTU Code kap. 5,6 a 7; CTU Code přílohy 4,5 a 6; CTU Code kap. 8; CTU Code kap. 9 a 12; CTU Code příloha 7; Informativní materiál IM5; CTU Code kap. 10 a 11; Informativní materiál IM9

2.1 Nejdůležitější kapitoly Kodexu CTU budou záviset na zúčastněné straně, ale každá má svoji roli při zajištění náležité péče o jejich vlastní postupy a výběr jejich subdodavatelů. Některé části Kodexu CTU jsou určeny konkrétním zúčastněným stranám, jako jsou přepravci a balící firmy. Kapitola 3 Klíčové požadavky a Kapitola 4 Řetězení odpovědnosti a informace zdůrazňují ty části Kodexu CTU, které by měly být dodržovány jedním, několika nebo všemi zúčastněnými stranami v dodavatelském řetězci CTU.

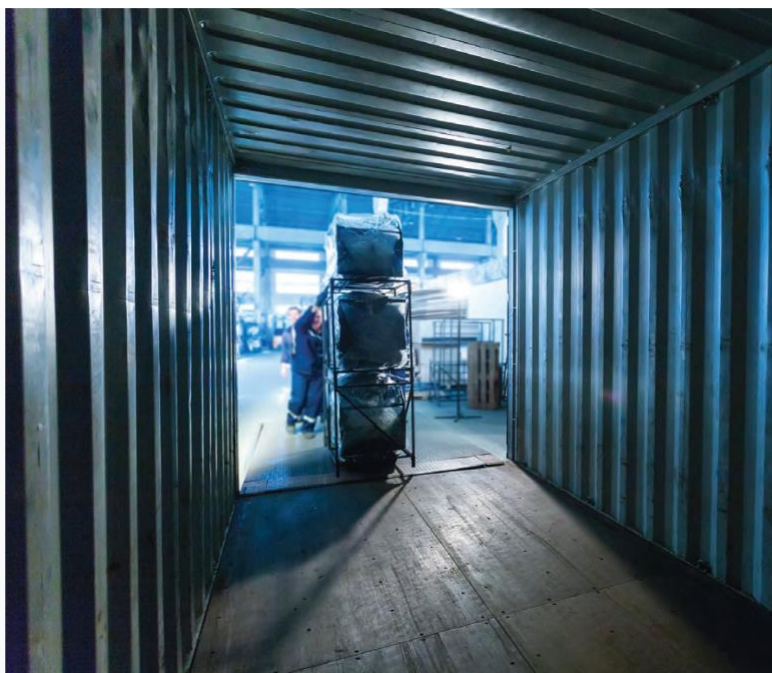
2.2 V této příručce budou prozkoumány hlavní položky uvedené v kapitole 3 Kodexu a tam případně budou vysvětleny odpovědnosti různých zúčastněných stran.

2.3 Kapitoly 5, 6 a 7 pojednávají o obecných podmínkách přepravy a různých vlastnostech a vhodnosti různých typů CTU. Další pokyny k těmto tématům jsou uvedeny v příloze 4 (schvalovací štítky), příloze 5 (příjem CTU) a příloha 6 (minimalizace rizika viditelné kontaminace škůdci).

2.4 Kapitola 8 má pomoci přepravcům potvrdit, že doručený CTU je v souladu s platnými předpisy, bez vážných nedostatků nebo viditelné kontaminace škůdci a je vhodný pro zamýšlený náklad.

2.5 Kapitoly 9 a 12 mají klíčový význam pro ty, kdo se přímo zabývají nakládkou a vybalováním. Kapitola 9 nasměruje baliče na související ustanovení v příloze 7, kde jsou podrobné informace o nákladu, jeho rozložení, zajišťovacích opatřeních, kapacitě zabezpečovacích zařízení atd. Informační materiál IM5 (Rychlé návody) dále pomáhá baliči s technikami upevnění a výpočtem sil. Kapitola 12 upozorňuje Příjemce a / nebo ty, kteří budou vybalovat náklad, na opatření, která by měla být přijata při příjezdu a vybalování loženého CTU.

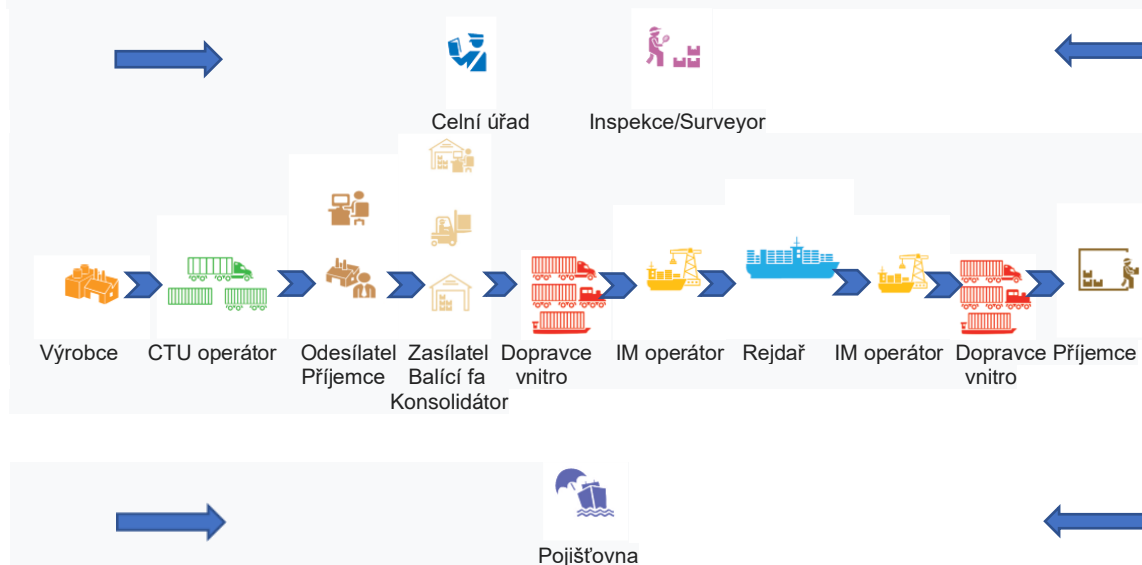
2.6 Kapitola 10 poskytuje další rady ohledně balení nebezpečného zboží, zatímco kapitola 11 popisuje akce, které mají být provedeny po dokončení balení a před přípravou CTU pro další fázi cesty. To by normálně zahrnovalo navěšení plomb, které je rovněž zahrnuto v informačním materiálu IM9.



### 3.0 Zúčastněné strany

3.1 Kodex ČVUT definuje zúčastněné strany a určuje jejich odpovědnosti. Souhrn klíčových požadavků na každou z hlavních zúčastněných stran jsou stanoveny v oddíle 4 níže.

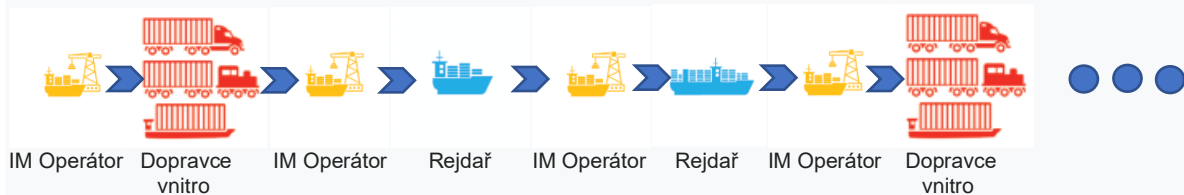
3.2 Je třeba uznat, že existuje mnohem více zúčastněných stran, včetně těch, které jsou uvedeny v MSC.1 / Circ.15312, kteří mohou ovlivňovat nebo hrát roli při zajišťování bezpečné přepravy nákladu od odesílatele k příjemci, a byly tudíž zahrnuty do níže uvedeného diagramu.



Je také třeba připomenout, že mnoho z těchto funkčních rolí může být vykonáváno jednou organizací, nebo spadat pod jedinou organizační záštitu, například Přepravce může zahrnovat:



Podobně v kterémkoli daném intermodálním dodavatelském řetězci může docházet k více překládkám s použitím různých druhů dopravy:



Efektivní komunikace mezi zúčastněnými stranami je zásadní pro zajištění bezpečného a zabezpečeného doručení nákladu bezpečně na místo určení. Ve všech případech je zásadní dodržování příslušných právních požadavků týkajících se přesnosti, úplnosti a aktuálnosti informací.



#### 4.0 Klíčové požadavky

CTU Code kap. 3

(ohledně balení kontejnerů viz také kontrolní seznam otázek 1-7 v příloze 1)

4.1 Přeprava nákladu na CTU se řídí běžným postupem, počínaje plánováním zásilky, přes nakládku až po dodání v místě určení, bez ohledu na způsob dopravy a přepravní smlouvu. Bezpečná přeprava a příjezd nákladu v nebo na CTU bude záviset na všech zúčastněných stranách v dopravním řetězci, ale také na tom, že:

- Odesílatel poskytne obal, který příslušným způsobem chrání náklad;

- Balící fa. kontroluje, zda CTU neobsahuje známky poškození, viditelného zamoření škůdci nebo předchozího poškození zbytky nákladu a zabrání tak kontaminaci. Náklad, který má být zabalen do CTU, musí být rovněž prostý škůdců;
- Balící fa. umístí nákladové předměty a / nebo balíčky do nebo na CTU a zajistí, aby byly správně umístěny a zajištěny tak, aby odolaly očekávaným dynamickým silám během přepravy;
- Přepravce správně klasifikuje a deklaruje náklad, včetně, u nákladních kontejnerů, ověřené hrubé hmotnosti (VGM), dopravci, jakmile to dopravce vyžádá;
- Dopravci manipulují s CTU opatrně prostřednictvím přepravního řetězce; a
- Příjemce kontroluje viditelnou kontaminaci škůdci, správně hlásí stav nákladu přepravci a odesílateli a po vykládce vyčistí CTU.

#### 4.2 Obecně

- 1 Zajistěte bezpečné pracovní prostředí s použitím správného a bezpečného manipulačního zařízení a vhodných osobních ochranných prostředků; a
2. Během balení, zabezpečení a vybalení nekuřte, nejezte a nepijte.



#### 4.3 Plánování a příjezd

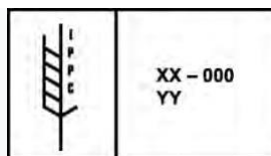
[Informativní materiál IM3](#)

- 1 Vyberte nejvhodnější typ CTU pro uložení nákladu pro zamýšlený transport. Informativní Materiál IM3 popisuje různé typy CTU dostupné pro všechny druhy dopravy. Fyzikální vlastnosti suchého nákladu nebo omezení týkající se zařízení pro balení a vybalování mohou vyžadovat:
  - použití speciálních CTU (včetně kontejnerů s vrchním nebo bočním nakládáním).
  - Velkoobjemové nádrže na kapalné látky a suché objemové jednotky jsou speciálně navrženy pro různé volně ložené komodity.
  - Pokud je vyžadováno prostředí s řízenou teplotou, je nutné použít chlazený CTU.
  - K dispozici jsou také izolované a další specializované CTU pro konkrétní komodity.
- 2 Zajistěte, aby byl CTU přistaven tak, aby mohlo dojít k bezpečnému nakládání;
- 3 Ujistěte se, že CTU a zabalený náklad neobsahují viditelnou kontaminaci škůdci<sup>2</sup>. Učiňte opatření nezbytná k zabránění kontaminace škůdci;
- 4 Připravte si plán nakládky;
- 5 Nepřekračujte povolené limity užitečného zatížení CTU nebo maximální povolenou celkovou hmotnost podle národních předpisů a bezpečnostního schvalovacího štítku CSC<sup>3</sup>; a



CSC SAFETY APPROVAL	
A/CS-1234 - 123 / 2013	
DATE MANUFACTURED	09/2012
IDENTIFICATION NO.	CMCL 13 123456
MAX OP GROSS MASS	32,500 KGS 71,850 LBS
ALLOW STACK LOAD FOR 1.5g	192,000 KGS 423,210 LBS
RACKING TEST LOAD VALUE	15,265 KGS 33,589 LBS
ACEP GB/199	

CSC Štítek na kontejneru



Značka IPPC o ošetření dle ISPM15

- 6 Pokud se dřevo používá k balení a vyztužení, ujistěte se, že bylo řádně ošetřeno a označeno v souladu s ISPM 15<sup>4</sup> IPPC. Pokud tak neučiníte, může dojít k přepravě škůdců, kteří mohou zničit plodiny, rostliny, stromy a zvířata. CTU a jeho nákladu může být rovněž odepřen vstup a může být vyžadováno, aby se vrátil do země odeslání (původu).



2/ See International Plant Protection Convention guide 'Sea container supply chains and cleanliness: An IPPC best practice guide on measures to minimize pest contamination' ([www.fao.org/publications/card/en/c/CA7963EN](http://www.fao.org/publications/card/en/c/CA7963EN)) and related leaflet 'Reducing the spread of invasive pests by sea containers' ([www.fao.org/documents/card/en/c/ca7670en](http://www.fao.org/documents/card/en/c/ca7670en))

3/ International Convention for Safe Containers (CSC), 1972, as amended.

4/ International Standard for Phytosanitary Measures (ISPM 15) Regulation of wood packing materials in International Trade by the International Plant Protection Convention ([www.fao.org/3/a-mb160e.pdf](http://www.fao.org/3/a-mb160e.pdf))

## 5.0 Vstup do uzavřeného prostoru

(platí ve vztahu k procesům balení i vybalování)

5.1 Uvědomte si, že ovzduší v CTU může být nebezpečné. Proto by mělo být zajištěno správné větrání, a provedeno před prvním vstupem.



5.2 Vnitřní atmosféra v CTU mohla být ovlivněna předchozím nákladem, takže tam může být nedostatek kyslíku nebo toxický plyn. Pokud byl v CTU přepravován náklad, o kterém je známo, že mohl mít vliv na vnitřní ovzduší nebo pokud byl náklad vystaven fumigaci<sup>5</sup>, pak by měl být interiér před jakýmkoli vstupem podroben testem, pokud možno před otevřením dveří. Pokyny lze nalézt v Kodexu v příloze 5 *Příjem CTU Oddíl 5 Měření plynů*, Příloha 5 *Příjem CTU Oddíl 7 Větrání* a Příloha 9 *Fumigace Oddíl 4 Větrání*. [CTU Code příloha 5](#)

5.3 Je-li to bezpečné, mohou se dveře otevřít a vnitřek vyvětrat. [CTU Code příloha 9](#)

## 6.0 Kontrola stavu CTU

(pro balení kontejnerů viz také kontrolní seznam otázek 8-12 v příloze 1)

- 1 Zkontrolujte CTU, abyste se ujistili, že je typový štítek CSC platný a vnější i vnitřek jsou bez známek poškození, rzi, zbytků nákladu, skvrn a úlomků;
- 2 Zbytky, skvrny a nečistoty mohou způsobit poškození nákladu nebo balíků;
- 3 Velké škody mohou nepříznivě ovlivnit kapacitu balení;



Prach a zbytky nákladu



Přenosné skvrny



Úlomky a třísky

- 4 Zkontrolujte známky rzi nebo vodních stop, které by mohly naznačovat otvory nebo jiný průnik vody. Pokud není stav CTU vyhovující a / nebo nesplňuje požadavky na zabalené zboží, kontaktujte operátora CTU; a

<sup>5/</sup> Kontejnery ošetřené fumigací by měly být příslušně označeny. Jelikož však takové značení často chybí, je na místě příslušná opatrnost při otevírání dveří kontejneru.



- 5 Zkontrolujte vnitřní a vnější viditelnou kontaminaci škůdci CTU a nákladu, který má být zabalen. Pokud existují známky viditelného napadení škůdci, obraťte se na místní kancelář Úřadu národní ochrany rostlin při podezření na kontaminaci rostlinného původu; nebo, je-li kontaminace způsobeno živočišným agentem, konzultujte s veterinárním dohledem.



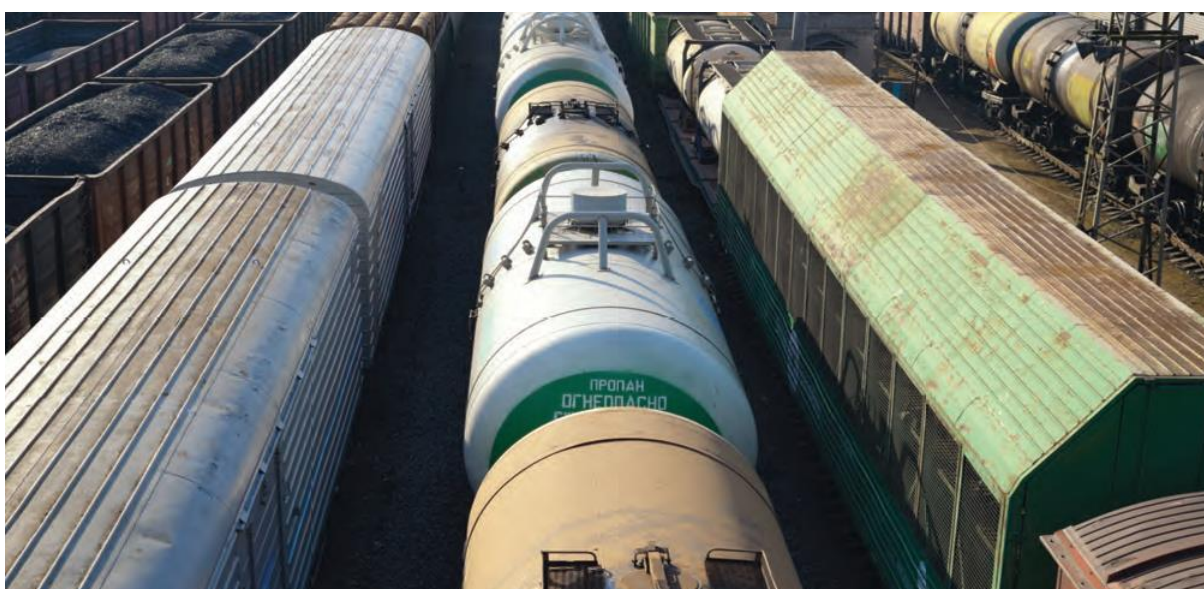
Kontaminace zeminou



Kontaminace zvířecího původu



Kontaminace hmyzem



## 7.0 Plánování přepravy nebezpečného zboží (DG)

7.1 Pojem „nebezpečné zboží“ konkrétně označuje ty komodity, které byly jako takové definovány v mezinárodních předpisech (a uplatňované např. v Kodexu mezinárodního námořního nebezpečného zboží (IMDG)); je tedy látkou, materiálem nebo předmětem, který může představovat riziko pro zdraví, bezpečnost a majetek, pokud bude přepravován.



7.2 Uložení různých tříd nebezpečného zboží ve stejné CTU je přísně regulováno a je obecně zakázáno. Při míchání je třeba konzultovat obecnou segregační tabulku v IMDG Code třídy nebezpečného zboží ve stejné jednotce, pokud je to povoleno.

7.3 Kromě obecných požadavků na oddělení a oddělení tříd by si měl přepravce být vědom chemické specifické neslučitelnosti mezi jednotlivými nebezpečnými věcmi. Je důležité zkontrolovat jednotlivé položky pro každou dodávanou chemickou látku nebo předmět, abyste si byli plně vědomi a vyhnuli se jakémukoli nekompatibilnímu uložení v CTU.

7.4 Existuje řada požadavků týkajících se:

- správného balení nebezpečného zboží;
- dokumentace, která musí být připravena k úplnému a přesnému popisu přepravovaného zboží a jeho balení; a
- štítky, značky nebo polepky, které musí být umístěny na CTU naloženém nebezpečným zbožím.

7.5 Je bezpodmínečně nutné, aby odesílatel byl alespoň v základním rozsahu informován a splňoval všechny požadavky mezinárodních předpisů o nebezpečném zboží, týkajících se bezpečnosti při přepravě; a zajistil, aby si i balící jednotka/firma byla vědom těchto požadavků.

## 8.0 Balení

CTU Code kap. 5

8.1 Použití CTU k zadržení zboží nevyklučuje potřebu vhodného vnitřního a vnějšího obalu nákladu. Balení vyžaduje pečlivé zvážení. Obal by měl být dostatečně pevný, přizpůsobený stohování uvnitř CTU a odolný vůči vertikálním a horizontálním tlakům, které působí během přepravy po silnici, železnice nebo lodí. Další informace najdete v Kodexu v kapitole 5 Všeobecné přepravní podmínky.

8.2 Veškeré obaly, ať už jde o bedny, sudy, krabice atd., by měly mít odpovídající schopnost odolat všem silám normální přepravy a účinně zadržovat náklad. Síla a požadovaná životnost obou, tedy vnitřního i vnějšího obalu bude záviset na produktu, obchodní cestě a různých druzích dopravy použitých mezi výchozím a cílovým místem.

### 8.3 Speciální balení

- 1 Je důležité, aby se náklad nepohyboval v kartonu, krabici nebo jiné schránce, do kterých byl zabalen. Aby bylo možné znehybnit obsah, je nutné zajistit přiměřené odpružení uvnitř obalu a / nebo zablokovat a upevnit obsah;
- 2 Těžké stroje a předměty, které nemají pravidelný tvar nebo rozměry, by měly být uloženy do beden, zabaleny do krabic nebo na paletu umožňující snadnou manipulaci a kompaktní uložení; a
- 5 Každá krabice nebo krabice by měla být schopna odolat hmotnosti a tlaku nákladu vystohovaného až do výšky 8 stop (cca 2,44 metru).

8.4 Krabice, kartony a přepravky by navíc měly být schopné přežít boční tlaky vyvíjené sousedním nákladem až 70% svislé hmotnosti stohu. To pomůže zabránit rozdrčení obsahu způsobeného silami během přepravy.

## 9.0 Nakládka do kontejneru

(ohledně balení kontejneru viz také kontrolní seznam otázek 13-19 v příloze 1)

### 9.1 Obecné zásady

Při plánování ukládání zboží do CTU je třeba dodržovat několik základních pravidel:



- 1 Pomocí zajištění, blokování nebo uvázání nebo kombinace těchto metod zabraňte sklouznutí nákladu a vyklápení v libovolném směru;
- 2 Rozložte těžký náklad po podlahové ploše a ujistěte se, že těžiště zabaleného CTU je správně vyváжено;
- 3 Nevytvářejte nepravidelné vrstvy balíků. Nepravidelné hromádky bez blokování a řádného zajištění budou mít za následek poškození nákladu;
- 4 Neumísťujte těžké zboží na lehké zboží;
- 5 Nenakládejte zapáchající zboží společně s citlivým zbožím; a
- 6 Dodržujte všechny pokyny pro manipulaci na obalech, například „touto stranou nahoru“.

### 9.2 Nakládka výjimečného zboží

- 1 Náklad s vysokým těžištěm (vysoký, malý půdorys a / nebo lehká nosná konstrukce) podléhá převrácení a pádu. Takové předměty vyžadují podporu od sousedních balíků nebo nákladních předmětů v pevném uložení nebo dostatečný prostor kolem, aby bylo zajištěno, že lze použít přímé upevnění;
- 2 Těžké nákladní předměty (s hmotností větší než  $0,25 P^6$ ), jako jsou stroje (které mohou mít také vysoké těžiště) a hustý náklad (ocelové svitky, mramorové a žulové bloky), to vše vyžaduje uložení nákladu na hlavní konstrukční součásti CTU; a
3. Silniční a jiné dopravní prostředky na kolech, bubny, cívky a trubky by měly být zabaleny tak, aby podlaha / nákladní paluba CTU nebyla ohrožena. Neopláštěná kola, cívky a trubky (také mohou být považovány za těžký náklad) by měla být podepřena na nosnících, které by zase měly být umístěny na hlavní konstrukční části CTU. Navíc by měly být zajištěny klíny dostatečné velikosti a zakřiveného povrchu a ty připevněné k hlavním nosníkům. Klíny a brzdy by však neměly být zachycovány hřebíky zatloukanými do podlahy CTU.



6/ Předměty těžší než 25% nosnosti (payload) CTU

### 9.3 Nakládka nebezpečného zboží

CTU Code kap. 10

(ohledně balení kontejneru viz také kontrolní seznam otázek 20-23 v příloze 1)

Kapitola 10 Kodexu poskytuje balícím firmám další rady ohledně balení nebezpečného zboží:

- Zkontrolujte, zda jsou všechny balíčky správně označeny a označeny;
- Pokud je to možné, uložte nebezpečné věci do blízkosti dveří;
- Na vnější stranu CTU připevněte požadované štítky; a
- Poškozené balíčky nenakládejte.



### 9.4 Pokyny pro balení a zabezpečení specifické pro komoditu

Různorodost typů náklad a provedení balíků znamená, že není možné poskytnout všechny konkrétní podrobnosti a pokyny v tomto dokumentu. Mohou být k dispozici specifické pokyny pro zboží / obal; v případě potřeby žádejte informace od provozovatele CTU.

## 10.0 Zabezpečení

CTU Code Příloha 7

(pro balení kontejnerů viz kontrolní seznam otázek 24-26)

10.1 Plánování nakládky by se mělo zaměřit na vytvoření buď pevného uložení - kde jsou všechny nákladní balíčky pevně umístěny uvnitř hranic bočních a předních stěn CTU - nebo zabezpečené uložení - zde náklad nezaplní celý prostor a bude proto zajištěn uvnitř stěn CTU blokováním, vyztužením, ukotvením a / nebo připoutáním. Viz část *Příloha 7 ke Kodexu, část 1 Plánování balení*.

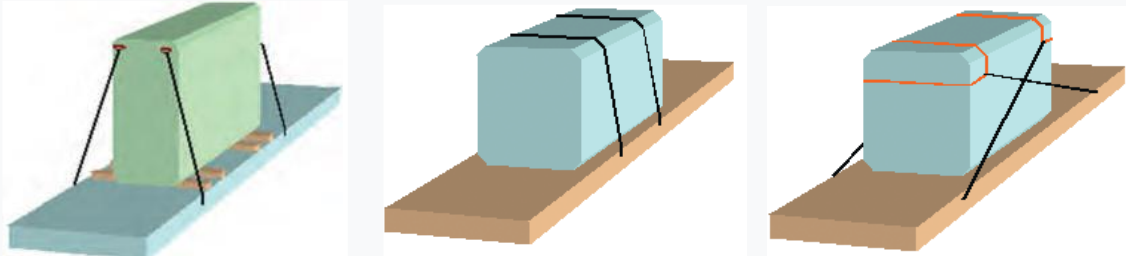


10.2 V těsném uložení jsou přijatelné a nemusí být vyplněny malé mezery, kterým nelze zabránit mezi jednotkovými břemeny a podobnými nákladními předměty, a které jsou nezbytné pro bezproblémové zabalení a vybalení zboží. Součet mezer v jakémkoli vodorovném směru by neměl překročit 15 cm. Kde je takový kumulativní součet překročen, musí být položky nákladu v každé mezeře zablokovány nebo přesunuty tak, aby se spojily do jediné mezery, kterou lze poté zaplnit vhodným vyplněním nebo blokováním.

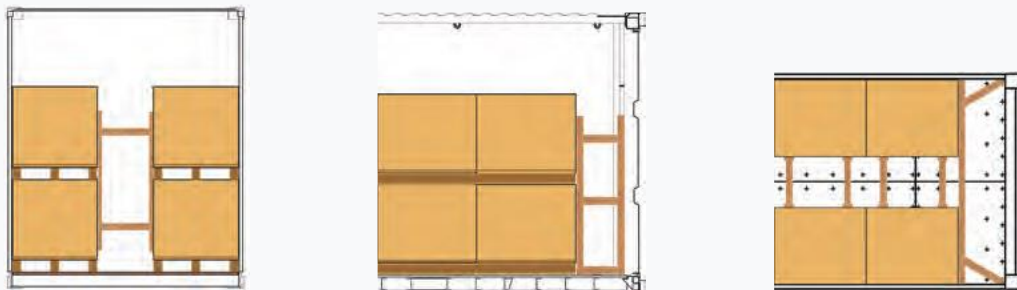
10.3 Bude třeba zajistit pevný stoh malých balíků, aby se během přepravy nemohly zvednout. K zajištění integrity úložného prostoru mohou být zapotřebí vaky nebo sítě.

10.4 Uvolněné nebo zajištěné stohy vyžadují zajištění jednotlivých nákladních položek, které by měla balící firma řešit upevněním jednotlivých balíků, aby se zabránilo převrácení, a zvýšením tření a vyztužením, aby se zabránilo skluzu.

Upevnění nákladu - Lashing



Vymezení nákladu – Bracing



10.5 Důrazně se doporučuje použít rohové sloupky, aby se náklad neposunul dopředu a dozadu. Pokud je zásilka přepravována po železnici, vždy by mělo být provedeno odpovídající ztužení v přední a zadní části CTU s využitím rohových sloupků jako vymezení.

10.6 Náklad by měl být zablokován a připevněn ke vzdáleným koncům podlahy, aby se zabránilo bočnímu pohybu hnutí. Stěny a dveře CTU by neměly být použity k podpoře blokování a připevnění.

10.7 Dodatečnou sílu potřebnou k zabránění posunutí nákladu a poškození dveří CTU a / nebo samotného nákladu lze získat blokováním a vyztužením proti horní koncové příčce (zadní záhlaví), která spojuje dva zadní rohové sloupky.

10.8 Pokud používáte dřevo k blokování a zajištění nákladu, ujistěte se, že bylo řádně ošetřeno a označeno v souladu s ISPM 15. Takové dřevo by mělo být zdravé a bez příčných vláken, suché hniloby, suků, otvorů po suku, neboť v tomto místě je oslabeno, což by mohlo ovlivnit jeho konečnou pevnost.

10.9 Při zajišťování nákladu:

- 1 Zajistěte náklad tak, aby síly byly rozloženy na dostatečně velkou plochu ČVUT;
- 2 Je-li to vhodné, použijte neklouzavý povrchový třecí materiál ke zamezení skluzu balíků;
- 3 Je-li to možné, upevněte lana pomocí háků nebo pout;
- 4 Nezajišťujte náklad prostředky, které přetěžují konstrukci CTU;
- 5 Neutahujte příliš pevně upevňovací prostředky, které by mohly poškodit náklad; a

- 6 Nepřipevňujte uchycení upevňovacích pásů a sítí pomocí uzlů.
- 7 Upevňovací a vymežovací kusy nepřibíjejte do podlahy uzavřených CTU.



### 11.0 Po dokončení nakládky

CTU Code kap. 11, CTU Code Příloha 9

(ohledně balení kontejneru viz také kontrolní seznam otázek 27-34 v příloze 1)

11.1 Před uzavřením CTU by měla balící firma provést úkony spojené s dokončením balení. Tyto úkony zajišťují, že náklad lze bezpečně přepravit na místo určení a měl by splňovat požadavky CTU Code, jak je popsáno v kapitole 11.

11.2 I když to není výslovně uvedeno v kapitole 11, před konečným uzavřením CTU, náklad, který vyžaduje fumigaci, by měl být ošetřen v souladu s místními právními předpisy a měla by odpovídat příloze 9 směrnice CTU Code.

### 11.3 Fumigace

- 1 Ve fumigovaném zboží a hromadném nákladu zabaleném v CTU mohou zůstat značná nebezpečí. V mnoha zemích již došlo k nehodám kvůli zbytkům plynu z důvodu nedostatečného větrání kontejneru po jejich otevření došlo; a
- 2 CTU, které obsahují fumigované zboží, jsou podle předpisu IMDG považovány za nebezpečné zboží třídy 9, UN číslo 3359. V CTU Code by mělo být zkontrolováno, zda neobsahuje jakékoli aktuální požadavky na DG štítek a správnost znění výstražné značky, která musí být umístěna na dveřích CTU.

11.4 Ověřte, že vnitřek i vnějšek kontejneru a jeho náklad nejsou viditelně napadené škůdci.

11.5 Při mezinárodní přepravě CTU připevněte pečeť vyhovující ISO 17712. Více informací k plombování najdete v [Informativním materiálu IM9](#). Přesný záznam o pečetí by měl být veden z místa původu do místa určení. Číslo a kód pečetí by měly být zaznamenány na příslušných dokumentech. Kdykoli je nutné rozlomit pečeť (např. při celní kontrole), měl by být uveden důvod změny a číslo nové plomby.

11.6 Určete hrubou hmotnost CTU. U nákladních kontejnerů přepravovaných po moři je odesílatel povinen poskytnout terminálu a kapitánu lodi ověřenou celkovou hmotnost jako podmínku naložení na palubu. Pro všechny CT hrubá hmotnost loženého CTU by neměla překročit maximální povolenou hodnotu hrubé hmotnosti

CTU (payload + tára) ani žádný národní předpis, který by mohl omezit hrubou hmotnost CTU u konkrétního druhu dopravy.

11.7 Poskytněte dopravci dokumentaci, pokud je na nebo v CTU naloženo nebezpečné zboží; ta musí obsahovat Prohlášení odesílatele (Shippers Declaration) a v případě potřeby deklaraci - balicí certifikát (Packing Certificate). Bezpečnostní listy (Safety Data Sheet) mohou být požadovány, a pokud ano, měly by být poskytnuty v tištěné podobě vnitrostátním dopravcům, kde má být CTU přepravováno po silnici, železnici nebo vnitrozemských vodních cestách.

11.8 Do informace pro dopravce uveďte číslo CTU, ověřenou brutto hmotnost a případně číslo plomby a tuto mu poskytněte neprodleně proti jeho žádosti.



## 12.0 Příjem a vybalení CTU

### 12.1 Obecně

- 1 Příjemce nebo osoba vykládající CTU by měli zkontrolovat, zda je jednotka v dobrém stavu, a případně oznámit provozovateli významné poškození CTU;
- 2 Je-li to vhodné, zkontrolujte neporušenost plomby a ujistěte se, že počet odpovídá číslu uvedenému v přepravní dokumentaci;
- 3 Dávejte pozor na vnější známky toho, že zásilka může představovat nebezpečí, například neobvykle vysokou teplotu, látky unikající z jednotky nebo deformace panelů CTU. To může naznačovat, že jednotka by měla být izolovaná nebo by měla být před vybalením nákladu vyžadována jiná zvláštní péče;
- 4 Pamatujte, že jednotka může produkovat škodlivé plyny vycházející z nákladu nebo zbytků fumigace. Obecně viz část 5 výše; a
- 5 Příjemce nebo osoba vykládající by měl zkontrolovat, zda CTU a náklad neobsahují viditelné známky kontaminace škůdci. Odstraňte veškerou viditelnou kontaminaci škůdci v souladu s platnými místními předpisy nebo podle potřeby informujte odpovědný orgán.



### 12.2 Vybalení CTU

- 1 Zajistěte odpovídající posouzení rizik ve vztahu k plánovaným činnostem vybalování, včetně veškerých požadavků na přístup k CTU nebo jakékoli jeho části ve výšce nad úrovní terénu. Zajistěte, aby byla použita vhodná vybalovací zařízení a postupy;

- 2 Při otvírání jednotky proveďte další opatření v případě, že se během přepravy náklad posunul. Použití bezpečnostních pásek pro zajištění kolem vnitřních uzamykacích tyčí minimalizuje volný pohyb dveří, když jsou poprvé otevírány;
- 3 Berte v úvahu povahu zásilky (např. desky s nízkým třením nebo předměty s vysokým těžištěm) a buďte opatrní při odstraňování úvazů nebo brzd; a
- 4 Jakékoli poškození nákladu zjištěné během vybalování by mělo být neprodleně zdokumentováno a oznámeno zasílateli, případně provozovateli a dopravci CTU.



### 12.3 Vracení prázdného CTU

- 1 Není-li dohodnuto jinak, je příjemce povinen zajistit, aby byl CTU při návratu zcela čistý, bez zbytků nákladu, škodlivých materiálů a viditelných škůdců;
- 2 Dodržujte příslušné místní předpisy o životním prostředí týkající se likvidace zbytků nákladu, odpadů, úlomků zajišťovacího materiálu a viditelných škůdců; a
- 3 Pokud zásilka vykládaná z CTU obsahuje nebezpečné zboží, je třeba věnovat zvláštní pozornost zajištění, aby nezůstalo žádné nebezpečí. To může zahrnovat speciální čištění. Všechny štítky a jiná označení (polepky) s odkazem na poslední zásilku je třeba odstranit nebo vyhladit.

## Kontrolní seznam bodů pro nakládku do kontejneru

Kontrolní seznam bodů pro bezpečnou nakládku a zabránění kontaminaci nákladními kontejnery škůdci <sup>1</sup>.

Pokyny: Vyplňte kontrolní seznam pro každý ložený kontejner. Pokud JE JAKÁKOLI z odpovědí „NE“, přestaňte nakládat a upozorněte dozorující orgán. NEODESÍLEJTE kontejner.

ANO NE N/A CTU Code reference<sup>2</sup>

### PROSTOR NAKLÁDKY

1 Je typ kontejneru vhodný pro přepravovaný náklad?	Kap.7
2 Je kontejner umístěn tak, aby do něj bylo možné bezpečně vstoupit?	Kap. 8.3, příl.5 S2
3 Byla přijata opatření, aby se zabránilo kontaminaci prostoru nakládky škůdci?	Kap.8.2.4 příl.6
4 Byl připraven plán nakládky ukazující uspořádání zboží v kontejneru?	příl. 7 S1
5 Jsou maximální povolené limity užitečného zatížení kontejneru dostatečné pro zamýšlené zatížení?	příl. 4 S2
6 Splňují všechny dřevěné palety, vymešovací kusy nebo	příl. 7S1.14



jiný obalový materiál ze dřeva požadavky předpisu ISPM-15 a nesou požadovaná označení?

7 Nechali jste proškolit pracovníky pověřené balením kontejneru, aby rozuměli postupům bezpečného balení a zajištění a zabránění kontaminaci škůdci? kap. 13  
příl. 10

## STAV KONTEJNERU

8 Není vnější povrch kontejneru znečištěný škůdci? kap.8.2.2.9  
9 Je exteriér kontejneru v dobrém stavu a není výrazně zkreslený, prasklý nebo ohnutý? kap. 8.2.2  
příl. 6  
10 Má kontejner platný schvalovací štítek CSC? kap. 8.2.1/4  
11 Je vnitřek kontejneru bez známek poškození, známek vniknutí vody, rez, zbytky, skvrny nebo nečistoty? kap. 8.2.3.  
příl. 6  
12 Je vnitřek kontejneru bez hlíny nebo jiného viditelného napadení škůdci? kap. 8.2.4  
příl. 6

## NAKLÁDKA DO KONTEJNERU

13 Je náklad zabalen bez hlíny nebo jiného viditelného zamoření škůdci? příl. 6  
14 Byl těžší náklad uložen na dně kontejneru a lehčí náklad nahoře? příl. 7  
S 3.2.3  
15 Je náklad rovnoměrně rozložen po podlaze kontejneru, aby se tíha rozložila? příl. 7  
S 3.1  
16 Je těžiště přibližně ve středu kontejneru? příl. 7 / S 3.1.4  
17 Byl náklad uložen v přibližně rovnoměrných vrstvách? příl. 7 / S 3.2  
18 Byly balíčky se štítky orientace uloženy správně dle pokynu „this way up/ neklopit“? příl. 7  
dod.1S3  
19 Bylo použito upevnění, zajištění nebo připoutání proti klouzáni a vyklápění nákladu v kontejneru v libovolném směru? příl. 7 / S2

## NEBEZPEČNÉ VĚCI

20 Jsou všechny obaly s nebezpečným zbožím označeny a opatřeny štítkem v souladu s předpisem IMDG Code? kap. 10.2.10  
IMDG Code  
21 Jsou všechny obaly s nebezpečným zbožím nepoškozené a v dobrém stavu? kap. 10.2.8  
22 Pokud nebezpečné zboží tvoří pouze část nákladu, je uloženo co nejlíže ke dveřím? kap. 10.3.8  
23 Byl kontejner označen štítkem v souladu s předpisem IMDG? kap. 11.2

## PO NAKLÁDCE, PŘED UZAVŘENÍM DVEŘÍ KONTEJNERU

- 24 Byly všechny prázdné prostory (mezery) uvnitř nákladního prostoru a / nebo mezi jednotlivými kusy nákladu v kontejneru vyplněny? příl. 7 / S 2.3
- 25 Je blokování a uchycení nákladu rozděleno na dostatečně velkou plochu kontejneru (např. pomocí rozpěrných nosníků)? příl. 7 / S 2.3
- 26 Jsou úvazky ke kontejneru přichyceny tak, aby nedošlo k nadměrnému namáhání jeho konstrukce? kap. 9.4  
příl. 7 / S 2.4 a S4
- 27 Jsou vnitřek i vnějšek kontejneru a jeho nákladu, prosty hlíny nebo jiného viditelného napadení škůdci? příl. 6

## UZAVŘENÍ KONTEJNERU

- 28 Byly dveře kontejneru bezpečně zavřeny a zajištěny? kap. 11.1
- 29 Byla na kontejner přivěšena pečeť a bylo zaznamenán její číslo? kap. 11.1.2

## ODESLÁNÍ / EXPEDICE KONTEJNERU

- 30 U loženého kontejneru byla sdělena ověřená hrubá hmotnost dopravci, jakmile o to dopravce požádal? kap. 11.3.2
- 31 U loženého kontejneru byly identita kontejneru a číslo pečeti dopravci sděleny, jakmile o to požádal? kap. 11.3.3
- 32 Pro samotný náklad, byl dopravci sdělen přesný popis (včetně klasifikace) nákladu a obalu, jakmile o to dopravce požádal? kap. 4.2.3 a 4.2.4
- 33 U nákladu byly počet a typy balíků a hmotnost nákladu (pro celní účely) dopravci sděleny, jakmile o to dopravce požádal? kap. 4.2.3 a 4.2.4
- 34 Pro nebezpečné zboží bylo vystaveno Prohlášení přepravce (Shippers Declaration), a v případě potřeby Prohlášení o balicím certifikátu a sděleno dopravci, jakmile o to požádal? kap. 11.3.6

---

<sup>1</sup> Informace v tomto kontrolním seznamu se týkají pouze nákladních kontejnerů.

<sup>2</sup> Kodex CTU je Kodexem IMO / ILO / EHK OSN pro balení nákladních přepravních jednotek, vydání z roku 2014. CTU Code v plném znění najdete zdarma na webových stránkách Mezinárodní námořní organizace (IMO) [www.imo.org/en/OurWork/Safety/Cargoes/CargoSecuring/Pages/CTU-Code.aspx](http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Cargoes/CargoSecuring/Pages/CTU-Code.aspx) a Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) [www.unece.org/trans/wp24/quidelinespackingctus/intro.html](http://www.unece.org/trans/wp24/quidelinespackingctus/intro.html)

## SPONZOŘI TOHOTO PROJEKTU



### Container Owners Association

The Container Owners Association (COA) is an international organisation representing the common interests of all owners of freight containers. Its principle aims are to develop standards in order to enhance industry efficiency, to disseminate information through conferences, training and education, to promote the safe operation of containers and to strengthen environmental awareness.

[www.containerownersassociation.org](http://www.containerownersassociation.org)



### Global Shippers Forum

Global Shippers Forum (GSF) is the global business organisation representing the views of exporters and importers as cargo owners in international supply chains and trade procedures. Its members are national shippers'

organisations in over 20 countries across five continents seeking safe, competitively efficient and environmentally sustainable global trade. GSF participated actively in the development of the CTU Code.

[www.globalshippersforum.com](http://www.globalshippersforum.com)



### ICHCA International

ICHCA International provides stakeholders in the cargo handling and related industries with a global voice as a recognised NGO working with international legislative bodies. Through its membership network and international chapters, ICHCA influences the shaping and sharing of good practice for the benefit of all working in this important sector and its linked supply

chains. ICHCA has observer status with IMO, ILO and UNECE and was actively involved in the development of the CTU Code.

[www.ichca.com](http://www.ichca.com)



### TT Club

TT Club is the established market-leading independent provider of mutual insurance and related risk management services to the international transport and logistics industry. TT Club's primary objective is to help make the industry safer and more secure. The Club has more than 1100 Members, spanning container owners and operators, ports and terminals, and logistics companies, working across maritime, road, rail, and air. TT Club is renowned for its high-quality service, in-depth industry knowledge and enduring Member loyalty. TT Club participated in the development of the CTU Code.

[www.ttclub.com](http://www.ttclub.com)



### World Shipping Council

The World Shipping Council (WSC), with offices in Washington, Brussels and Singapore, represents the global liner industry on regulatory, environmental, safety and security policy issues. WSC members operate approximately 90% of the global liner capacity, providing around 400 regularly scheduled services linking the continents of the world. Collectively, these services transport about 60% of the value of global seaborne trade and more than US\$ 4 trillion worth of goods annually. The WSC has observer status with the IMO, and was actively involved in the development of the CTU Code.

[www.worldshipping.org](http://www.worldshipping.org)

