

Рекомендация №15
“УПРОЩЕННАЯ МАРКИРОВКА
ГРУЗОВ”

Преамбула

На своей седьмой сессии в феврале 1978 г. Рабочая группа по упрощению процедур международной торговли, являющаяся вспомогательным органом Европейской экономической комиссией ООН, включила в программу своей работы следующий проект: «Изучить вопрос стандартизации и упрощения маркировки грузов на международном уровне и разработать рекомендации». По мнению делегации Великобритании, которую поддержали другие делегации, в частности, представители Болгарии, Франции, Германской Демократической Республики, Японии и Соединенных Штатов Америки, существовала острая необходимость в согласованных международных действиях по гармонизации соответствующих национальных стандартов, международных рекомендаций и практики. Рабочая группа передала этот новый проект своей Группе экспертов по потребностям в данных и по документации.

Докладчики от Франции и Великобритании изучили результаты подробных исследований маркировки грузов, проведенных в разных странах и в некоторых международных организациях (указанных в п. 4 настоящего документа); они разработали требования к единой стандартной маркировке грузов в тесном сотрудничестве с экспертами в данной области из упомянутых стран и секретариатов организаций. Докладчики и Группа экспертов учли соответствующие международные стандарты и меры по упрощению, приемлемые для отдельных видов транспорта, а также рекомендации, уже принятые Рабочей группой, особенно "Общий номер доступа (ОНД)", UN/ECE/FAL/Rec. No. 8 (февраль 1978 года).

Проект Рекомендации по упрощенной отгрузочной маркировке был представлен на десятой сессии Рабочей группы в сентябре 1979 года и был принят на этой сессии.

Ввиду преобразования Рабочей группы, которое завершилось в 1997 г. созданием Центра по упрощению процедур и практики в управлении, торговле и на транспорте, данная рекомендация была пересмотрена Рабочей группой по процедурам международной торговли (РГПМТ), являющейся вспомогательным органом СЕФАКТ ООН. Поправки были представлены РГПМТ и приняты СЕФАКТ ООН на заседании в марте 1999 г.

Текущая версия рекомендации изложена в следующей форме:

Рекомендация

Рабочая группа по упрощению процедур международной торговли рекомендует, чтобы правительства, международные организации, а также все те, кто занимается международной транспортировкой товаров и оформлением товарной документации:

(а) приняли стандартную отгрузочную маркировку, состоящую из сокращенного наименования, справочного номера, наименования пункта назначения и номера упаковки, как это описывается ниже, и выявили возможности для дальнейшего упрощения в области определенных видов перевозок и при использовании Общего номера доступа (ОНД);

(б) прекратили предъявлять требования – в особенности официальные требования – относительно дополнительной информации на упаковках (например, страна происхождения, номер импортной лицензии, номер аккредитива); в тех случаях, когда подобная информация все же требуется, ее следует отделять от стандартной отгрузочной маркировки на упаковках и не требовать ее указания как составной части такой маркировки, когда последняя воспроизводится в документах;

(в) поощряли нанесение на упаковку отметок о весе брутто в килограммах, но не другие веса или параметры;

(г) приняли стандарты ИСО, касающиеся манипуляционных знаков, и стандарты Организации Объединенных Наций в отношении знаков опасности;

(д) приняли практику, стандарты и методы физической маркировки, содержащиеся в настоящей Рекомендации.

На двадцать пятую сессии в марте 1987 года Рабочая группа решила переиздать Рекомендацию без приложений, касающихся манипуляционных знаков. На тридцать четвертой сессии (сентябрь 1991 года) Рабочая группа приняла пересмотренную Рекомендацию N 8 "Общий номер доступа (ОНД)", изменив ее название на "Методология Единого идентификационного кода" (ЕИК).

Было решено также выпустить новое (третье) название Рекомендации N 15, соответственно обновив подраздел "Специальные замечания относительно общего номера доступа (ОНД)" (пункты 20 – 22) и добавив новый подраздел "Штриховое кодирование" (пункт 24).

На тридцать четвертой сессии Рабочей группы присутствовали представители следующих стран:

Австрии, Бельгии, Болгарии, Канады, Чешской и Словацкой Федеративной Республики, Дании, Германии, Финляндии, Франции, Греции, Венгрии, Исландии, Ирландии, Мальты, Нидерландов, Норвегии, Польши, Румынии, Испании, Швеции, Швейцарии, Турции, Союза Советских Социалистических Республик, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки. Представители Австралии, Бразилии, Габона, Нигерии, Саудовской Аравии, Сенегала, Южной Африки и Японии участвовали в соответствии со статьей 11 Положения о круге ведения Комиссии.

На сессии присутствовали представители Секретариатов Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), Экономической и социальной комиссии Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) и Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ), а также представители следующих межправительственных и неправительственных организаций:

Европейского экономического сообщества (ЕЭС), Всемирного почтового союза (ВПС), Международной морской организации (ИМО), Генерального соглашения по тарифам и торговле (ГАТТ), Европейской ассоциации свободной торговли (ЕАСТ), Центрального бюро международных железнодорожных перевозок (ЦБМЖП), Совета таможенного сотрудничества (СТС), Международной авиатранспортной ассоциации (ИАТА), Международной ассоциации портов и гаваней (МАСПОГ), Международной торговой палаты (МТП), Международной палаты судоходства (МПС), Международной ассоциации по обмену данными (МАОД), Международной федерации транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Международного комитета железнодорожного транспорта (МКЖТ), Международного союза автомобильного транспорта (МАСТ), Международной организации по стандартизации (ИСО), Международного союза железных дорог (МСЖД), а также Корейского комитета по упрощению процедур международной торговли (КОСТПРО), штаб-квартира которого находится в Республике Корея.

I. ИСТОРИЯ ВОПРОСА

1. Отгрузочная маркировка помогает идентифицировать груз, обеспечить его быструю, точную и надежную доставку в конечный пункт назначения без задержек или путаницы и проверять соответствие груза документам. Однако в ряде случаев маркировка стала такой длинной и подробной, что поверхности упаковки не стало хватать для ее размещения. Было отмечено, что упаковка превращается в документ. В результате появляются ненужные расходы, ошибки, путаница и задержка в отправке, а первоначальная цель отгрузочной маркировки утрачивается.

2. Отгрузочная маркировка в значительной степени различается в зависимости от страны и вида транспорта. Учитывая возрастающий объем международной торговли, появление комбинированных и смешанных видов перевозок, настоятельную потребность упорядочить эти данные для наиболее эффективного использования современных систем и средств электронной обработки данных и возросшее стремление к снижению издержек, ясно, что следует разработать упрощенные и согласованные стандарты для отгрузочной маркировки.

3. К числу выгод, связанных с такой стандартизацией, можно отнести следующие:

Снижение затрат. Каждый символ, исключенный из отгрузочной маркировки, ведет к экономии времени и средств при маркировке товаров, печатании документов, переписывании информации и использовании ЭВМ.

Ускорение процесса проверки грузов и документов, особенно, например, при учете груза и проверке документарных аккредитивов. Это приводит к ускорению кругооборота судов и улучшению движения денежных средств.

Увеличение степени безопасности при использовании признанных в международном масштабе манипуляционных знаков и знаков опасности.

Обеспечение четкой доставки товаров. Отгрузочная маркировка выполняет свою функцию; задержки и другие трудности, вызываемые применением длинной и сложной маркировки, исключаются.

4. С учетом результатов подробных исследований, проведенных в ряде стран, в частности в Германской Демократической Республике, Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатах Америки, Союзе Советских Социалистических Республик, Франции, Швеции и Японии, и в сотрудничестве с такими международными организациями,

как Международная организация по стандартизации (ИСО) и Международное объединение по координации грузовых операций в портах (МОКГОП), было решено предложить рекомендацию, предусматривающую:

Стандартную отгрузочную маркировку, которая должна содержаться как на упаковке, так и в документах.

Информационную маркировку, предназначенную для указания любой необходимой дополнительной информации только на упаковке.

5. Было признано, что отгрузочная маркировка, в основном, определяется импортерами.

Хотя эта рекомендация предназначена главным образом для них (особенно для их отделов по закупкам и по оформлению аккредитивов), она также в равной степени относится и к другим сторонам, ответственным за маркировку и обработку грузов, и оформление документации, например, к правительственным органам и учреждениям, международным организациям, торговым компаниям, производителям, экспортным упаковщикам, кладовщикам, экспедиторским агентствам, операторам по группированию и операторам внутренних таможенных складов, стивидорам, портовым властям, перевозчикам на любом виде транспорта, а также палатам мер и весов.

II. НАЗНАЧЕНИЕ

6. Целью данной Рекомендации является установление стандартного идентификатора партии грузов в форме упрощенной и стандартизированной отгрузочной маркировки для нанесения ее на упаковке и для ее воспроизведения в документах. Она направлена также на установление правил использования информационной маркировки, хотя они и не являются частью данной Рекомендации.

III. ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

7. Стандартную отгрузочную маркировку, предусмотренную данной Рекомендацией, следует применять для маркировки на упаковках при всех видах международных перевозок для воспроизведения в соответствующих документах и в качестве элементов данных в обмене внешнеторговыми данными.

Усложненная отгрузочная маркировка	Упрощенная отгрузочная маркировка
ASSOCIATED BUYING CORPORATION LIMITED MUMBAI INDIA 1234 CONTRACT NO. 1234 IMPORT LICENCE SA-100-77-35790 PACKAGE NO. 1 OF 25 DESTINATION: MUMBAI INDIA NET WEIGHT: 4 01 KGS GROSS WEIGHT: 402 KGS DIMENSIONS: 105 CML x90 CMWx 62CMH CONTRACTOR: STANDARD TRADING CO LTD TOKYO JAPAN MADE IN THE UNITED KINGDOM	ABC 1234 MUMBAI 1/25

IV. ССЫЛКИ

8. При разработке данной Рекомендации были приняты во внимание следующие документы:

Рабочая группа по упрощению процедур международной торговли ЕЭК ООН, Рекомендация N 1 "Формуляр – образец ЕЭК для внешнеторговых документов" (в настоящее время называемая "Формуляр – образец ООН для внешнеторговых документов"), ME/TTD/73/D1.

Рабочая группа по упрощению процедур международной торговли ЕЭК ООН, Рекомендация N 8 "Общий номер доступа (ОНД)", TRADE/WP.4/INF.50:TD/B/FAL/INF.50.

Международный торговый центр (МТЦ) (совместный орган ЮНКТАД/ГАТТ), "Справочный документ по международной стандартизации отдельных товаров, упаковки и маркировки", ITS/DFO/INF/78/Rev.2.

Международная авиатранспортная ассоциация (ИАТА), Резолюция 606 "Способы идентификации грузов".

Международное объединение по координации грузовых операций в портах (МОКГОП), "Рекомендации по маркировке смешанных грузов".

V. СТАНДАРТИЗИРОВАННАЯ МАРКИРОВКА

Стандартная отгрузочная маркировка

9. В данной Рекомендации устанавливается стандартная отгрузочная маркировка и указывается информационная маркировка.

10. Стандартная отгрузочная маркировка состоит из следующих четырех элементов в указанной последовательности и должна быть указана как на упаковке, так и в документах.

Пример:

- | | | |
|---------------------------------------------|----|--------|
| (1) Инициалы или сокращенное наименование-- | | ABC |
| (2) Справочный номер | -- | 1234 |
| (3) Пункт назначения | -- | MUMBAI |
| (4) Номер упаковок: | -- | 1/25 |

Любой из этих четырех элементов, если он считается ненужным при какой-либо отгрузке, может быть опущен. В разделе VI ниже приводится ряд примеров еще более упрощенной маркировки.

(1) Инициалы или сокращенное наименование грузополучателя или покупателя: наименование / адрес не следует указывать полностью, за исключением железнодорожной перевозки, для которой Конвенция МГК требует указания полного адреса на всех упаковках; это общепринято также для дорожного транспорта.

Примечание. Экспортеры и импортеры могли бы с пользой для себя договориться о серии инициалов / сокращенных наименований для использования во всех перевозках между ними. В том случае, если предпочтение отдается сокращенному наименованию, а не инициалам, можно использовать наименование грузополучателя / покупателя в том виде, в каком оно сокращено для телекса или телеграфа.

(2) Справочный номер: должен быть предельно кратким, чтобы избежать путаницы и ошибок при написании. Следует указывать лишь наиболее важный номер, например номер поставки или номер заказа, или номер счета-фактуры, в зависимости от договоренности между продавцом и покупателем. Следует избегать указания наряду с номером таких данных, как "заказ N", год и дата.

(3) Пункт назначения: следует всегда указывать наименование порта или места конечного назначения груза (порт разгрузки, место доставки последним перевозчиком)

Если имеет место перегрузка, то можно указывать наименование порта или места перегрузки после слова "ЧЕРЕЗ" (англ. VIA), например, «МУМБАЙ ЧЕРЕЗ КОЛОМБО» (англ. MUM BAI VIA COLO MBO).

Однако для смешанных / комбинированных перевозок указывать следует лишь конечный пункт назначения; это позволит оператору по перевозкам отправить товары по наиболее подходящему маршруту (например, через Аделаиду, а не через Сидней) и избежать остановок в перевозке в порту захода (например, товары с маркировкой "КАНБЕРРА ЧЕРЕЗ СИДНЕЙ" (англ. С ANB ERRА VIA SY DNE Y) могут быть задержаны для таможенной очистки в Сиднее).

Пример:	ABC
	1234
	CANBERRA
	1/25

(4) Номер упаковки: на упаковке следует указывать ее порядковый номер и, когда это возможно, общее число упаковок или мест, например "1/25", "2/25", и т.д. вплоть до "25/25". В документах это указывается в виде "1/25", что означает "упаковки пронумерованы с 1 до 25". Такие слова, как "УП. N" (англ. P/No.), указывать не следует.

Информационная маркировка

11. Информационная маркировка не является существенной для доставки товаров в пункт назначения; она но не является частью отгрузочной маркировки, которая должна воспроизводиться в документах.. Тем не менее, так как информационная маркировка может быть полезной для идентификации груза, обеспечения безопасности и указаний по обращению с грузом, она может указываться на упаковке, с четким отделением ее от стандартной отгрузочной маркировки.

Примеры информационной маркировки:

12. **Название товара:** может быть полезно для предотвращения неверного опознания товара, который сложно опознать по внешнему виду.

13. **Вес брутто** в килограммах следует указывать в тех случаях, когда это способствует безопасной обработке груза или (как это имеет место при воздушных перевозках) правильной его укладке. Его следует наносить ниже стандартной отгрузочной маркировки и отдельно от нее; например: "462 КГ" (англ. 462KG). Такие слова, как "ОБЩИЙ ВЕС / ВЕС БРУТТО" (англ. GROSS/BRUTTO WEIGHT), указывать не следует.

14. Иногда в соответствии с правилами, утвержденными правительством, или для облегчения таможенной очистки требуется указание других деталей, таких, как *страна происхождения* или *номер импортной лицензии*. По просьбе покупателя могут также указываться дополнительные детали для облегчения сортировки и перераспределения товаров. Однако не рекомендуется указывать наименование / адрес грузоотправителя на упаковках, если от этого повышается риск кражи товара. Все эти подробности должны быть четко отделены от стандартной отгрузочной маркировки и сведены к абсолютному минимуму. Они должны быть сокращены, насколько это возможно, например: "ILGG22455 17067 2" вместо "Импортная лицензия номер G/G22455-17067-2" (англ. IMPORT LICEN CE NU MBE R. G/G2 2455-1 7067-2).

15. Обычно нет необходимости указывать на упаковках *вес нетто* и *линейные размеры* (хотя по традиции они указываются на некоторых товарах, таких как химикаты в железных бочках, или на очень больших упаковках); в национальных и международных правилах, по мере возможности, не следует требовать такую информацию в обязательном порядке. В случаях, когда такая информация требуется, ее можно сокращать, например, следующим образом: "N401KG 105x90x62CM".

Специальные замечания относительно стандартизированной маркировки

15.1 Отгрузочная маркировка должна занимать не более десяти строк длиной не более 17 знаков каждая. Это является максимумом, установленным в соответствии с признанными в международном плане стандартами для документов и электронно-вычислительных систем.

15.2 Для стандартной отгрузочной маркировки и информационной маркировки следует использовать лишь те знаки, которые могут быть воспроизведены с помощью печатной машинки и телекса и которые могут быть переданы с помощью электронных средств. Таковыми являются буквы от A до Z, цифры от 0 до 9, знак пропуска и следующие графические знаки: точка (.), тире или минус (-), круглые скобки (), косая черта или знак дроби (/) и запятая (,). Некоторые другие графические знаки могут использоваться в качестве контрольных символов в рамках синтаксических правил по обмену внешнеторговыми данными ЕЭК ООН, и поэтому следует избегать их использования в отгрузочной маркировке; такими знаками являются: плюс (+), двоеточие (:), апостроф ('), знак равенства (=), вопросительный знак (?) и звездочка (*).

15.3 Для стандартной отгрузочной маркировки и информационной маркировки не следует использовать геометрические или другие фигуры (например, ромбы, треугольники, квадраты).

15.4 Когда стандартная отгрузочная маркировка требуется более чем на одном языке или наносится более чем одним алфавитом (например, кириллица, арабский, китайский), то по крайней мере одна маркировка должна быть нанесена латинским алфавитом. Другая маркировка должна быть указана в скобках либо рядом с ней, либо на другой стороне упаковки (маркировка наносится на двух сторонах каждой упаковки груза – см. раздел VII). В документах следует указывать лишь маркировку, выполненную латинским алфавитом. (Эти правила не относятся к стандартной отгрузочной маркировке, указываемой на товарах, движение которых полностью осуществляется в рамках территорий с нелатинским алфавитом.)

15.5 Следует по возможности избегать кодирования с помощью цвета – например, нанесения зеленых полос или крестов – и не следует требовать ссылки на это в документах.

VI. УПРОЩЕННАЯ МАРКИРОВКА ДЛЯ РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ ПЕРЕВОЗОК

16. Стандартная отгрузочная маркировка может быть еще более упрощена для отдельных видов транспорта, однако манипуляционные знаки – в особенности знаки опасности, – должны указываться полностью.

Разрозненный генеральный груз. Для всех видов перевозок маркировка на такой груз должна наноситься полностью в соответствии с разделом V.

Сгруппированный груз. Даже если сгруппированный груз большую часть пути перевозится в контейнере или в трейлере TIR, то все равно необходима какая-то обработка груза в различных складах, где осуществляется группирование, и поэтому отдельные части груза должны маркироваться полностью в соответствии с разделом V. Если груз, отправленный одним грузоотправителем в полном контейнере или трейлере, разбивается во время перевозки на партии для отдельной доставки, то маркировку аналогично надо наносить полностью на каждую партию.

Полные грузы (т.е. полные контейнеры, трейлеры, вагоны или авиационные грузовые единицы, содержащие товары, направленные одним грузоотправителем одному грузополучателю). Стандартная отгрузочная маркировка может быть упрощена следующим образом:

(а) если на груз оформлен один комплект документов и если грузовые места и их содержание являются абсолютно идентичными по всем показателям – размеры, тип, сорт (например, 50-килограммовые мешки плющеного овса или рафинированного сахара), то стандартная отгрузочная маркировка будет совсем не нужна (тем не менее, в случае необходимости можно использовать информационную маркировку в соответствии с п. 11);

(б) если на груз оформлен более чем один комплект документов (например, два комплекта счетов–фактур для бухгалтерских целей), или в его состав входят грузовые места, имеющие различное содержание, то для сверки товаров с документами и для опознания груза таможенной и грузополучателем необходимыми являются лишь элементы 2 и 4 (Справочный N и N упаковки) стандартной отгрузочной маркировки. В случае необходимости можно использовать информационную маркировку в соответствии с п. 11.

Пример: 1234
1/25

17. В любом случае для целей таможенного досмотра и для сортировки и перераспределения грузов необходимо предусмотреть возможность сверки между грузовыми местами и подробным упаковочным листом.

18. Следует обратить особое внимание на то, чтобы контейнеры и трейлеры с опасными грузами имели на внешней стороне ярлыки, извещающие об опасности, и другие обязательные данные, такие, как правильное техническое или грузовое наименование их содержимого. Аналогичные правила применяются к радиоактивным материалам.

Воздушные перевозки: разрозненный или объединенный груз.

19. Резолюция 606 ИАТА устанавливает следующее обязательное и факультативное содержание отгрузочной маркировки для воздушных перевозок:

(а) стандартная отгрузочная маркировка. Номер авиационной грузовой накладной в качестве единого справочного номера заменяет пункты 1 и 2 стандартной отгрузочной маркировки (сокращенное наименование и справочный номер); для сокращения пункта 3 (пункт назначения) может быть использован трехбуквенный код ИАТА; пункт 4 остается неизменным.

Пример: 015-12345675
DEL
1/25

(б) для объединенного (сгруппированного) груза в конце маркировки можно указать номер авиационной грузовой накладной торговой фирмы.

(в) информационная маркировка. В соответствии с правилами ИАТА вес брутто можно указывать под отгрузочной маркировкой и по крайней мере на одной упаковке следует указывать полный адрес грузополучателя.

Специальные замечания относительно методологии Единого идентификационного кода (ЕИК)

20. Применение торговыми кругами, а также среди перевозчиков и правительств Рекомендации N 8 Рабочей группы ЕЭК ООН по упрощению процедур международной торговли (Методология Единого идентификационного кода) могло бы еще больше упростить отгрузочную маркировку, а также расширить возможности применения автоматизированных процедур, включая обмен электронными внешнеторговыми данными.

21. Единый идентификационный код (ЕИК) может использоваться вместо пунктов 1 и 2 стандартной отгрузочной маркировки (сокращенное наименование и справочный номер) и может быть связан с системами АОД в одной или обеих странах.

Пример: 16/128735258/B1928
HELSINKI
1/25

22. Наконец, если бы существовала глобальная система АОД по контролю за движением товаров и передаче информации, и если бы она использовалась всеми странами и перевозчиками, имеющими отношение к движению отдельных товаров, то можно было бы полностью заменить стандартную отгрузочную маркировку (за исключением пункта 4 – номер упаковки) ЕИК.

Пример: 16/128735258/B1928
1/25

23. Интересное сравнение можно провести с методами АОД, применяемыми операторами контейнерной перевозки для контроля и слежения за грузами по всему миру с использованием лишь номера контейнера (например, ABCU 2128835), а также авиационными компаниями, использующими номер авиационной накладной (например, 015-12345675).

24. При штриховом кодировании максимальное число знаков, которые могут быть закодированы, зависит от ряда факторов, в первую очередь от штрихового кода, метода печати, считывающего оборудования и символов.

Компаниям или организациям, желающим использовать штриховое кодирование для стандартной отгрузочной маркировки, важно выбрать подходящую систему символов и считывающее оборудование.

VII. МЕТОДЫ МАРКИРОВКИ

На документах

25. *Формуляр-образец Организации Объединенных Наций определяет место для отгрузочной маркировки под заголовком "Маркировка и номера" следующим образом:*

Следует указывать лишь стандартную отгрузочную маркировку, а покупатели должны обеспечить, чтобы в инструкциях по документации (в частности, в инструкциях, содержащихся в документарных аккредитивах) не содержалось требований о представлении каких-либо дополнительных деталей, которые следует указывать в графе "Маркировка и номера", кроме стандартной отгрузочной маркировки. При этом следует также учитывать и "Специальные замечания относительно стандартизированной маркировки", изложенные в разделе V.

На грузе

26. Маркировка должна наноситься крупно, четко и кратко.

Стандартная отгрузочная маркировка

(а) должна наноситься по центру *с двух сторон* упаковки или груза, размещенного на поддоне; для разрозненных грузов при морской перевозке маркировку следует наносить также и сверху;

(б) должна наноситься знаками **высотой 5 см**, но при необходимости эта высота может изменяться в зависимости от размера упаковки;

(в) должна предпочтительно **наноситься по трафарету** черными чернилами (или цветом, контрастирующим с фоном), которые должны быть водостойкими, долговечными и устойчивыми к воздействию сырости или трения.

Сведения относительно транспортировки		Условия поставки	
Отгрузочная маркировка	Количество и род грузовых мест		
N контейнера	Наименование товара		
ABC	XXXXXXXXXXXXXXXXXX		
1234	XXXXXXXXXXXXXXXXXX		
MUMBAI	XXXXXXXXXXXXXXXXXX		
1/25	XXXXXXXXXXXXXXXXXX		

Примечание 1. При использовании ручки с войлочным пером чернила должны быть водостойкими и долговечными, что обычно указывается на корпусе таких ручек. Надпись должна быть крупной, четкой и наноситься заглавными буквами.

Примечание 2. Допускается также использование флюоресцирующих цветов. Красный цвет следует использовать лишь для опасных грузов: Некоторые цвета могут сливаться с поверхностью при флюоресцирующем освещении или при освещении ртутными или натриевыми парами.

Информационная маркировка – должна быть четко отделена от стандартной отгрузочной маркировки и должна наноситься меньшими по размерам знаками или другим цветом.

Специальные замечания относительно методов маркировки

27. Неупакованные товары, например изделия из стали, должны маркироваться металлическим жетоном, прочно привязанным проволокой. Для личных вещей могут использоваться привязываемые бирки. Жетоны и привязываемые бирки не следует использовать в других случаях.

Тюки следует маркировать с обеих сторон.

Мешки и кули следует маркировать с обеих сторон специальной жидкостью для маркировки, пропитывающей материал. В тех случаях, когда эта жидкость может пройти насквозь через материал упаковки, такой, как джут, маркировку следует производить перед наполнением мешков.

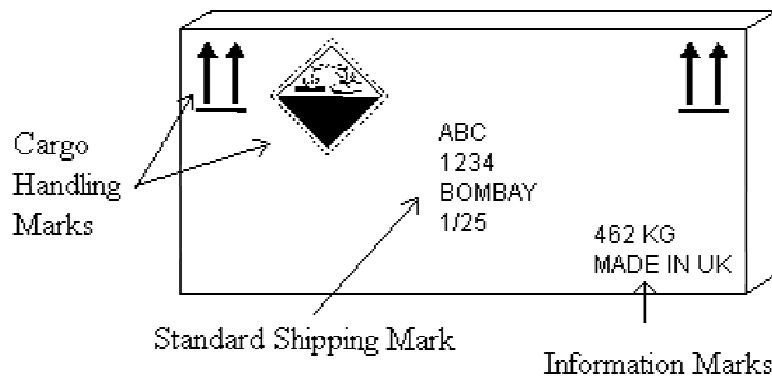
Бочки следует маркировать сверху и сбоку, однако размер знаков на верхней части бочки может быть уменьшен вследствие небольшой площади поверхности, пригодной для маркировки.

Плетеные бутылки следует маркировать ярлыками, наклеиваемыми с двух противоположных сторон. Не следует наносить маркировку в тех местах, которые будут закрыты ремнями или лентой.

Старую маркировку необходимо полностью уничтожить.

Annex

**Sea
Freight**



Air Freight

