ГОСУДАРСТВЕННЫЕ СТАНДАРТЫ СССР

СТАНДАРТЫ СОВЕТА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ВЗАИМОПОМОЩИ



ЕДИНАЯ КОНТЕЙНЕРНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА

ОСНОВОПОЛАГАЮЩИЕ СТАНДАРТЫ

СБОРНИК

ЧАСТЬ 1

ГОСУДАРСТВЕННЫЕ СТАНДАРТЫ

СТАНДАРТЫ СОВЕТА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ВЗАИМОПОМОЩИ

ЕДИНАЯ КОНТЕЙНЕРНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА

ОСНОВОПОЛАГАЮЩИЕ СТАНДАРТЫ

Часть 1

Издание официальное

ИЗДАТЕЛЬСТВО СТАНДАРТОВ
Москва 1989

УДК 621.869.88:359

Сборник стандартов „Единая контейнерная транспортная система" состоит из трех частей:

часть 1 „ЕКТС. Основополагающие стандарты"

часть 2 „ЕКТС. Технические средства контейнерных перевозок"

часть 3 „ЕКТС. Технические средства пакетных перевозок".

В сборник включены государственные стандарты СССР и стандарты Совета Экономической Взаимопомощи, утвержденные от 1 октября 1989 г.

В государственные стандарты внесены все изменения, утвержденные до указанного срока. Текущая информация о вновь утвержденных и пересмотренных государственных стандартах и стандартах СЭВ, а также о принятых к ним изменениях публикуется в выпускаемом ежемесячно информационном указателе „Государственные стандарты СССР" и выпускаемом ежеквартально отделом стандартизации Секретариата СЭВ „Информационном указателе по стандартизации".

Е $\frac{2003000000-002}{085(02)-90}$ Без объявл.

ЕДИНАЯ КОНТЕЙНЕРНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА

Основополагающие стандарты.
Сборник. Часть 1.

Редактор *В.С. Бабкина*
Технический редактор *О.Ю. Захарова*
Корректоры *Л.М. Бунина, В.И. Варенцова*

Сдано в набор 17.11.89. Подписано в печать 12.01.90. Формат 60X90 1/16. Бумага тип. № 2. Печать офсетная. 17,5 усл. п. л. 17,75 усл. кр.-отт. 20,70 уч.-изд. л. Тираж 30000 экз. Изд. № 10475/2. Зак. *100* Цена 1 руб.

Ордена „Знак Почета" Издательство стандартов, 123840, Москва, ГСП, Новопресненский пер., 3

Набрано в Издательстве стандартов на НПУ

Вильнюсская типография Издательства стандартов
Вильнюс, ул. Даряус и Гирено, 39.

ISBN 5-7050-0113-4
ISBN 5-7050-0047-2

Контейнеры

© Издательство стандартов, 1990

Группа Д08

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ СТАНДАРТ СОЮЗА ССР

ПОДГОТОВКА ГЕНЕРАЛЬНЫХ ГРУЗОВ К ПЕРЕВОЗКЕ МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ

Общие требования

Preparation of general cargoes for transportation by sea. General requirements

ГОСТ 26653—85

ОКСТУ 0079

Постановлением Государственного комитета СССР по стандартам от 11 наября 1985 г. № 3580 срок действия установлен с 01.01.87

Несоблюдение стандарта преследуется по закону

Настоящий стандарт устанавливает общие требования по подготовке генеральных грузов к перевозке морским транспортом.

Требования стандарта должны учитываться при разработке стандартов, технических условий на продукцию, подготавляемую для перевозки морским транспортом в части упаковки, маркировки, транспортирования и хранения, а также при планировании и организации отправки грузов морем, составлении заказ-нарядов, заключении договоров и контрактов на поставку экспортных и импортных товаров.

Пояснение термина "генеральные грузы" приведено в справочном приложении 2.

(Измененная редакция, Изм. № 1).

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Подготовка генерального груза к перевозке морским транспортом должна обеспечивать:

сохранность груза на всем протяжении перевозки и безопасности судна и окружающей среды;

максимальное использование грузоподъемности и (или) грузовместимости транспортных средств и грузоподъемных механизмов;

Издание официальное ★ Перепечатка воспрещена

необходимую прочность упаковки груза при штабелировании и перегрузочных операциях;

удобство проведения грузовых операций, крепления на судне, размещения на транспортных средствах и складах.

1.2. При подготовке груза к перевозке морским транспортом следует учитывать:

свойства груза, район перевозки, сроки доставки и время года;

длительность воздействия гидрометеорологических факторов в микроклиматических районах с морским климатом;

динамический характер нагрузок, действующих на судно в море;

вместимость и высоту грузовых помещений судов;

необходимость крепления груза на судне с целью обеспечения его несмещаемости;

необходимость обеспечения в грузовых помещениях определенных температурных, вентиляционных и влажностных режимов;

возможность комплексной механизации перегрузочных процессов для обеспечения высокой производительности труда в портах и сокращения стоянки судов под погрузкой и выгрузкой;

опасность повреждения груза и машин, травмирования людей при перегрузочных работах в случае недостаточной или неверной информированности портов о свойствах груза и правильных способах его перегрузки, а также из-за его неподготовленности к грузовым операциям;

несоответствие формы предъявления груза к перевозке технологическим требованиям перегрузочного и перевозочного процессов;

необходимость предварительной информации судовладельца и портов о форме предъявления груза к перевозке или об ее изменении с целью определения или уточнения технологии перевозки и организации технологической подготовки производства порта;

возможность укрупления и унификации грузовых мест с целью создания условий для исключения ручных операций по перемещению грузов в портах, а также механизации и автоматизации строповки и отстроповки грузов с применением грузозахватных приспособлений.

1.3. Транспортная тара и упаковка груза, предъявляемого к перевозке морским транспортом, должны соответствовать требованиям нормативно-технической документации, иметь в наличии и целостности пломбы, замки, контрольные ленты и специальные устройства для возможности крепления на судне

и быть приспособленными для быстрой и безопасной строповки груза для перемещения его кранами и погрузчиками.

1.4. Груз, перевозимый в районы Крайнего Севера и труднодоступные районы, должен предъявляться к перевозке в контейнерах и пакетах в соответствии с разд. 3 ГОСТ 15846—79.

Средства пакетирования грузов (экспортных и каботажных), поступающих при сквозных пакетных перевозках на морской транспорт в районы Крайнего Севера, должны быть преимущественно разового использования.

1.5. Транспортная тара и упаковка груза должны обеспечивать его сохранность при производстве грузовых операций с использованием грузозахватных приспособлений.

1.6. Маркировка груза, предъявляемого к перевозке морским транспортом, должна соответствовать требованиям ГОСТ 14192—77, ГОСТ 19433—88 и требованиям, предусмотренным в нормативно-технической документации на конкретную продукцию.

Маркировка груза должна содержать номер контракта или номер заказ-наряда, номер грузового места и число грузовых мест по контракту и должна выделяться от остальной маркировки по ГОСТ 14192—77 отдельной рамкой.

При необходимости номер заказ-наряда может помещаться на другом месте поля маркировки, например, рядом с данными о массе груза.

Образцы маркировки приведены в справочном приложении 1 (черт. 1 и 2).

В случае завоза экспортных грузов в порт на концентрацию маркировка должна содержать следующие данные:

наименование объединения;

наименование товара;

массу каждого места в кг (нетто и брутто).

(Измененная редакция, Изм. № 1).

1.7. В стандартах и технических условиях на конкретный груз в таре или без нее должна быть оговорена возможность его перевозки на верхней (открытой) палубе в условиях воздействия морской воды в соответствии с ГОСТ 15150—69 и ГОСТ 15151—69.

1.8. Требования к упаковке груза, условиям и особенностям его транспортирования, способам и средствам укрупления грузовых мест должны излагаться в нормативно-технической документации на конкретный вид груза в разделе "Маркировка, упаковка, транспортирование и хранение".

2. ТРЕБОВАНИЯ К ГРУЗУ

2.1. Металлопродукция

2.1.1. Подготовка отдельных видов металлопродукции к перевозке должна производиться в соответствии с требованиями ГОСТ 7566—81, ГОСТ 10692—80, а также действующей нормативно-технической документации на отдельные виды металлопродукции.

2.1.2. Средства пакетирования металлопродукции и способы обвязки должны обеспечивать сохранность пачек, связок, рулонов и мотков от рассыпания и раскручивания, от утраты и обезличивания ярлыков как при перегрузочных операциях, так и во время первозки.

2.1.3. При пакетировании длинномерной металлопродукции по ГОСТ 23238—78 должны применяться несущие средства пакетирования с верхними точками захвата либо конфигурации пакетов и способы их размещения в транспортных средствах должны позволять производить застропку и отстропку без подъема, раздвигания и других подобных ручных операций. Отступление от этого правила допускается только по согласованию с портом, в который направляется груз, в случае наличия у него специальных грузоподъемных средств (магнитов, манипуляторов и т.д.). Указание о возможности строповки за несущие обвязки и средства пакетирования должно быть маркировано на грузе либо внесено в грузовые документы.

2.1.4. Профильный прокат, чушки цветных металлов, катоды медные и никелевые принимаются к перевозке только в пакетированном виде.

2.1.5. Упакованные и неупакованные мотки (катаная проволока, колючая проволока и пр.) должны поставляться к перевозке в пакетах.

2.1.4, 2.1.5. (Измененная редакция, Изм. № 1).

2.1.6. Металлолом тяжеловесный и длинномерный должен быть разделен на части в соответствии с ГОСТ 2787—86, лом цветных металлов — ГОСТ 1639—78. Мелкие отходы металлов прессуют в пакеты или укладывают в кипы. Мелкий лом в виде бывших в употреблении метизов, инструмента, лом цветных металлов упаковывают в прочную тару: ящики, бочки, специальные контейнеры.

Для транспортирования смешанным транспортом может приниматься только переработанный лом.

2.1.7. Листовую сталь в рулонах, транспортируемую с установкой на торец, следует поставлять на "салазках", либо она должна быть приспособлена для перегрузки защемляющими

рычажными захватными устройствами, сжимающими рулон снаружи и изнутри.

2.2. Подвижная техника

2.2.1. В документах на самоходную технику и в информационном листке, прикрепляемом к ветровому стеклу кабины с внутренней стороны, следует указывать название и марку топлива, которым она заправляется.

На момент прибытия в порт погрузки подвижная техника должна быть заправлена топливом в количестве не менее 5 л для легковых и не менее 12 л для всех остальных видов самоходной техники.

(Измененная редакция, Изм. № 1).

2.2.2. Система охлаждения двигателей должна быть заправлена антифризом (тосолом), а аккумуляторы заполнены электролитом, заряжены и готовы к пуску двигателя.

При температуре наружного воздуха выше 4° С система охлаждения двигателей может быть заправлена водой.

При погрузке самоходной техники в портах Черноморско-Азовского бассейна при температуре наружного воздуха ниже 4° С и отсутствии в системе охлаждения антифриза допускается заправка ее горячей водой. Слив воды из системы охлаждения должен производиться немедленно после окончания погрузки техники на судно.

2.2.3. При транспортировании подвижной техники в прямом смещанном железнодорожно-водном сообщении ее подготовка к перевозке производится грузоотправилями в соответствии с требованиями к транспортным средствам по ГОСТ 15846—79.

2.2.4. На машинах должна быть установлена и находиться в исправности световая и звуковая сигнализация, а также все прочие устройства, обеспечивающие безопасность движения.

2.2.3, 2.2.4. (Измененная редакция, Изм. № 1).

2.2.5. С первой единицей каждого вида техники либо предварительно грузоотправитель обязан направить в порт не менее трех экземпляров инструкции по эксплуатации и управлению техникой.

2.2.6. Для подвижной техники, за исключением легковых автомобилей, предприятием-изготовителем должна быть составлена схема строповки для перегрузки грузоподъемными устройствами с указанием мест строповки, грузозахватных приспособлений, расположения строповочных ветвей и центра тяжести. Расположение строповочных ветвей и применяемые приспособления должны исключать возможность повреждения подвижной техники и ее лакокрасочного покрытия.

Схему строповки следует прикрепить к внутренней стороне стекла кабины. При отсутствии у подвижной техники кабины схема прикрепляется на видном месте с предохранением от повреждения атмосферными осадками.

2.2.7. Легковые автомобили, отгружаемые в упакованном виде, необходимо предъявлять к перевозке в дощатых решетчатых ящиках по ГОСТ 10198—78.

2.2.8. При хранении в портах погрузки подвижной техники, предназначенной к погрузке своим ходом, порты должны обеспечивать своевременную подзарядку аккумуляторных батарей и выполнение всех других работ, предусмотренных инструкциями по эксплуатации подвижной техники при ее хранении.

2.2.9. Тракторную технику, для которой по условиям продажи возможно длительное хранение до продажи конечному покупателю, откружают в порты в законсервированном виде с сухозаряженными аккумуляторами.

При этом предприятия-изготовители обязаны на основе договоров с портами обеспечить порты техникой и приспособлениями, необходимыми для погрузки и выгрузки тракторной техники на суда типа Ро-Ро без расконсервации.

2.2.10. При невозможности погрузки на автотракторную технику запасных частей и навесного оборудования докускается последнее отгружать в порт в пакетированном виде на партию техники. Вид, форма и масса пакета должны обеспечивать погрузку пакета на штатные транспортные средства судов с применением погрузчиков.

2.2.11. При погрузке тракторной техники в законсервированном виде и наличии в порту буксировочных средств, не требующих нахождения водителя в кабине буксируемого трактора, последние должны быть закрыты и опломбированы заводскими пломбами.

2.3. Железобетонные изделия и конструкции

2.3.1. Железобетонные изделия и конструкции (далее в тексте — железобетонные изделия) могут предъявляться к перевозке морским транспортом как в упакованном, так и в неупакованном виде.

Пакетированные легкие железобетонные изделия массой менее 5 т должны подаваться в порт с устройствами для строповки.

2.3.2. Железобетонные изделия, перевозимые железнодорожным и автомобильным транспортом с использованием специальных устройств (кассеты, гребенки, пирамиды), должны поставляться для перевозки на судах с применением указанных приспо-

соблений. Отступление от этого требования допускается только по предварительному согласованию с судовладельцем и портом погрузки судна.

2.3.3. Малогабаритные детали (перемычки, подоконные доски, легкие балки, асбестоцементные трубы) следует перевозить в пакетах и контейнерах.

В нормативно-технической документации на конкретные виды изделий должны быть указаны стандарты на пакеты и контейнеры.

2.3.4. Железобетонные изделия должны иметь приспособления для строповки и крепления на судне (петли, отверстия и другие элементы).

Не допускаются наплывы бетона на приспособления для строповки и крепления.

На изделиях, у которых конструктивно не предусмотрены приспособления для строповки и трудно отличить верх от низа (балки, плиты и другие изделия с несимметрично расположенной арматурой), грузоотправителем следует сделать надпись несмываемой краской "Верх".

2.3.5. На каждом железобетонном изделии в хорошо видимом месте должны быть нанесены несмываемой краской метки (риски), определяющие места опирания при транспортировании и места строповки при отсутствии на изделиях монтажных петель или других приспособлений, а также места крепления растяжек.

2.3.6. Железобетонные изделия из автоклавных ячеистых и жаростойких бетонов на жидком стекле, а также многослойные изделия с прослойкой утеплителя, элементы со вставными оконными переплетами и дверные блоки должны быть защищены средствами предприятия-изготовителя от повреждения и увлажнения. Офактуренные, шлифованые или облицованные поверхности стеновых панелей и блоков должны быть защищены от повреждения при помощи мягких прокладок из губчатой резины или технического грубошерстного войлока.

2.3.7. Вставленные в рамы оконные переплеты и двери следует закреплять в закрытом состоянии.

2.3.8. Элементы конструкций, не обладающие достаточной жесткостью при транспортировании, необходимо временно усилить.

2.3.9. Грузоотправитель обязан до предъявления к перевозке железобетонных изделий выдать порту "Грузовые характеристики изделий и условия их строповки и складирования", в которых указываются:

наименование изделия, его марка, масса в килограммах, размеры (длина, ширина, высота или толщина);

схема складирования и число ярусов, допускаемое в штабеле, исходя из прочностных характеристик изделий;

размеры подкладок и прокладок (с учетом высоты монтажных петель и выступающих частей изделий);

схема строповки с указанием предельных углов отклонения ветвей стропа от вертикали;

данные по захватным приспособлениям;

особые условия при погрузо-разгрузочных работах и размещении.

2.4. Грузы в контейнерах

2.4.1. Не допускаются к перевозке контейнеры, имеющие такие повреждения, деформации и неисправности, вследствие которых не обеспечивается безопасность перегрузки, надежность крепления контейнеров или возможна порча перевозимого груза, высыпание, выпадение содержимого контейнера и доступ к грузу.

2.4.2. Смещение центра массы груза от геометрического центра контейнера по длине не должно превышать допустимую величину для контейнера типа 1С — 600 мм, типа 1А — 1200 мм (контейнеры по ГОСТ — 18477—79).

2.4.3. Контейнеры, загруженные с превышением величины смещения центра массы груза, к перегрузке в портах и перевозке на судах не допускаются.

2.4.4. В случае загрузки контейнера сверх его грузоподъемности грузоотправитель или сдающий контейнер вид транспорта обязан по требованию порта или судна выгрузить излишек груза из контейнера.

2.5. Грузы в транспортных пакетах

2.5.1. Грузы, которые по своим размерам и свойствам могут быть сформированы в транспортные пакеты, должны предъявляться отправителем к перевозке в пакетированном виде.

Пакет является транспортным грузовым местом. Во всех грузовых перевозочных документах следует указывать как количество пакетов, так и количество отдельных мест в них.

(Измененная редакция, Изм. № 2).

2.5.2. В стандартах и технических условиях на продукцию должны быть установлены требования по ее транспортированию в транспортных пакетах с указанием НТД на средства пакетирования.

2.5.3. Транспортные характеристики пакетов (размеры, масса, удельно-погрузочный объем) и условия формирования их должны соответствовать ГОСТ 21929—76, ГОСТ 16369—88, ГОСТ 21650—76, ГОСТ 23285—78, ГОСТ 23238—78, ГОСТ 21399—75, ГОСТ 24597—81, ГОСТ 19848—74.

2.5.4. Конструкция пакетов должна обеспечивать их прочность, устойчивость, невозможность изъятия из пакета отдельных грузовых мест без нарушения упаковочных средств, обвязки либо контрольных лент, а также надежность при перегрузке в портах и перевозке на судах в несколько ярусов.

При определении возможности многоярусной перевозки пакетов следует учитывать, что грузовые помещения судов имеют высоту 4 м (твиндек) и 7—8 м (трюм).

Оформление грузовых документов должно предусматривать контроль при приемо-передаточных операциях путем пересчета (а при необходимости — повторное взвешивание) пакетов без их расформирования.

2.5.5. К перевозке морским транспортом должны направляться пакеты на плоских поддонах с заполнением их площади штабелем груза не менее 90 %.

2.5.6. В стандартах на материалы обвязки и средства пакетирования необходимо указывать возможность их применения при перевозке груза на открытой верхней палубе в условиях воздействия морской среды с учетом требований ГОСТ 15150—69.

2.6. Тяжеловесное оборудование и уникальные тяжеловесные грузы

2.6.1. Оборудование в ящиках и неупакованное, металлоконструкции и плавсредства массой от 35 до 100 т относятся к тяжеловесному оборудованию, а массой более 100 т — к уникальным тяжеловесным грузам.

2.6.2. На каждом грузовом месте должны быть в обязательном порядке маркированы места застройки и центр тяжести. Если для обеспечения сохранности груза и безопасности перегрузочных работ при перемещении кранами требуется применение каких-либо распорных траверс, рам и прочих специальных устройств, кроме обычных кольцевых или концевых стропов, к каждому грузовому месту должна быть прикреплена схема застропки либо такая схема должна быть направлена порту заранее в расчете на прибытие до подхода груза.

2.6.3. Места застропки должны быть оборудованы и размещены на грузе, и груз должен быть установлен на транспортном средстве, доставляющем его в порт, так, чтобы заводку грузозахватных устройств можно было произвести без предварительного подъема и отодвигания.

2.6.4. Если для перегрузочных работ необходимы какие-либо специальные грузозахватные устройства, рамы, траверсы и т.д., которые отсутствуют в порту, они должны быть поставлены грузоотправителем вместе с грузом или заранее. Необходимость такой поставки должна быть согласована с портом предварительно.

2.6.5. Схемы застропки уникальных тяжеловесных грузов должны согласовываться с портами предварительно и отправка груза осуществляться только после такого согласования.

2.6.6. Грузы со сложной конфигурацией опорной поверхности, цилиндрические, сферические и конические должны предъявляться к перевозке вместе со специальными подставками, тумбами и киль-блоками, необходимыми для штабелирования на складе и судне.

2.6.7. Размещение и крепление тяжеловесного оборудования и уникальных тяжеловесных грузов на судах производится в соответствии со специальными проектами перевозки.

2.6.8. Грузовладелец представляет по требованию перевозчика проект перевозки тяжеловесного груза.

Разработка проекта осуществляется специализированной проектной организацией или перевозчиком по заказу грузовладельца и за его счет.

2.6.9. Проект перевозки тяжеловесного груза должен включать: выбор судна, схемы и расчеты по размещению и креплению груза, расчеты устойчивости и прочности судна, расчеты и документацию по подкреплению и дооборудованию судов, технологию перегрузки груза, мероприятия по подготовке причалов погрузки-выгрузки.

Проектом должно быть предусмотрено представление грузоотправителем порту отправления необходимых вспомогательных материалов и приспособлений для погрузки-выгрузки, складирования, крепления и перевозки (траверсы, рамы, прокладки, стойки, брусья, клинья и др.).

2.6.10. Груз принимают к перевозке после согласования проекта перевозки перевозчиком. В случае необходимости проекты перевозки согласуются с грузоотправителем, портами погрузки-выгрузки и другими транспортными и монтажными ведомствами, участвующими в доставке и монтаже груза.

2.7. Тарно-штучные грузы.

2.7.1. Тарно-штучные грузы необходимо предъявлять к перевозке преимущественно в пакетах, в том числе грузы, поставляемые внешнеторговыми организациями, что должно быть отражено в заказах-нарядах, договорах и контрактах на поставку.

2.7.2. Неупакованные штучные грузы (баллоны, бутыли, канистры и др.) следует предъявлять к перевозке только в пакетах и контейнерах.

2.7.1, 2.7.2. (Измененная редакция, Изм. № 1).

2.7.3. Тарно-штучные грузы, прочность тары которых недостаточна, должны предъявляться к перевозке в ящичных и стоечных поддонах по ГОСТ 9570—84 в соответствии с требованиями ГОСТ 19848—74 или в контейнерах.

3. ТРЕБОВАНИЯ К ТРАНСПОРТНОЙ ТАРЕ

3.1. Грузы, нуждающиеся в упаковке для предохранения от утраты, порчи и повреждения или представляющие в неупакованном виде опасность для людей, перегрузочных средств и судов, должны предъявляться к перевозке в таре и упаковке, соответствующей требованиям стандартов.

Размеры транспортной тары и упаковки должны соответствовать ГОСТ 21140—88, опасных грузов — ГОСТ 26319—84, продукции, отправляемой в районы Крайнего Севера и труднодоступные районы — ГОСТ 15846—79.

3.2. Конструкция тары должна выдерживать испытания по ГОСТ 25014—81 и следующие нагрузки.

При размещении в грузовых помещениях судов в несколько ярусов по высоте в соответствии с формулой

$$P = 1{,}8\,F\,(n-1),$$

где F — масса брутто грузового места;

n — число ярусов по высоте (максимальная высота грузового помещения 7—8 м).

При хранении в портах.

Высота штабеля для продукции в деревянной таре должна быть не более 8,0 мм; картонной таре — не более 2,5 м.

Удельная нагрузка от массы одного грузового места не должна превышать 20 кПа (2,0 т/м^2).

3.3. Крепление груза в таре по горизонтальной составляющей должно выдерживать нагрузку, вычисляемую по формуле

$$F_г = 0{,}75\,Q,$$

где Q — масса груза, нетто.

Средства скрепления грузов в пакетах должны обеспечивать их сохранность при действии инерционных нагрузок с ускорением до 29,4 м/с^2 по ГОСТ 21650—76.

3.4. Тара с грузом при подъеме в стропах должны выдерживать нагрузку (силу сжатия от стропа, Н), вычисляемую по формуле

$$F = 12\,P,$$

где P — масса груза брутто, кг.

3.5. Грузы в транспортной таре массой брутто более 1 т, станки, оборудование, узлы и детали, предъявляемые к пе-

ревозке без упаковки или с частичной защитой, для удобства выполнения перегрузочных операций и возможности крепления на судне должны иметь приспособления (рымы, скобы, обуха, крюки, монтажные петли, строповочные отверстия) или места для застропки или заводки гибких элементов крепления и ввода вил погрузчика.

Эти места и устройства должны быть замаркированы или оговорены в сопроводительной документации.

3.6. Если контрактом оговаривается повторное использование тары, она должны удовлетворять следующи условиям;

ящики и обрешетки должны быть целыми, без перекоса каркаса и неплотностей из-за отхода гвоздей;

бочки должны быть без вмятин, подтеков, с полным комплектом обручей;

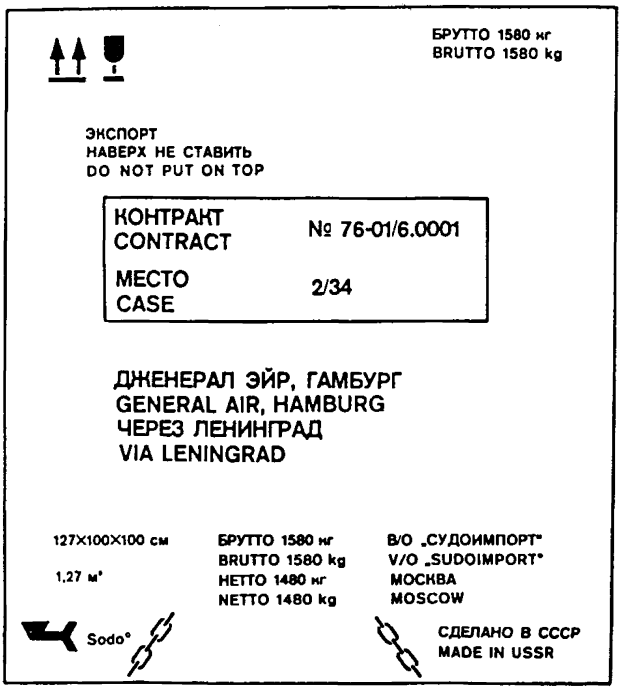
мешки должны быть целыми, сухими, обеспечивающими сохранность груза при повторной перевозке и перегрузке;

упаковка не должна иметь выступающих острых предметов в виде гвоздей, проволоки и т.п.

3.7. При обнаружении недостатков, связанных с опасностью утраты, порчи или повреждения груза, грузоотправитель должен привести тару и маркировку на ней в соответствие с требованиями настоящего стандарта.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1
Справочное

ПРИМЕРЫ РАСПОЛОЖЕНИЯ МАРКИРОВКИ НА ГРУЗАХ С УЧЕТОМ ОСОБЕННОСТИ МОРСКОГО ТРАСПОРТИРОВАНИЯ



Черт. 1



ЭКСПОРТ
НА ВЕРХ НЕ СТАВИТЬ
Do not put on top

КОНТРАКТ CONTRAKT	№ 75-02/5.0002
МЕСТО CASE	3/44

МИНЕКС
MINEKS
ВАРШАВА ГЛАВНАЯ ПКП
VARSHAVA MANE PKP
ЧЕРЕЗ ЛЕНИНГРАД-ГДАНЬСК
VIA LENINGRAD-GDANSK

128X100X100

1,28 м³

БРУТТО 1630 кг
BRUTTO 1630 kg
НЕТТО 1530 кг
NETTO 1530 kg

В/О „РАЗНОЭКСПОРТ"
V/O „RAZNOEXPORT"
КИШИНЕВ МОЛДАВСКОЙ Ж. Д.
KISHINEV MOLDAVSKOY R. W.

СДЕЛАНО В СССР
MADE IN USSR

Черт. 2

ПРИЛОЖЕНИЕ 2
Справочное

ПОЯСНЕНИЯ К ТЕРМИНУ, ПРИМЕНЯЕМОМУ В СТАНДАРТЕ

Термин	Пояснения
Генеральные грузы	Различные штучные грузы: металлопродукция, подвижная техника (самоходная и несамоходная на колесном или гусеничном ходу), железобетонные изделия и конструкции, контейнеры, тарно-штучные грузы, грузы в транспортных пакетах, крупногабаритные и тяжеловесные уникальные грузы, лесные грузы

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ДАННЫЕ

1. РАЗРАБОТАН И ВНЕСЕН Министерством морского флота СССР

   ИСПОЛНИТЕЛИ:
   Гаврилов М.Н.

2. УТВЕРЖДЕН И ВВЕДЕН В ДЕЙСТВИЕ Постановлением Государственного комитета СССР по стандартам от 11.11.85 г. № 3580

3. ВВЕДЕН ВПЕРВЫЕ

4. ССЫЛОЧНЫЕ НОРМАТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ДОКУМЕНТЫ

Обозначение НТД на который дана ссылка	Номер пункта
ГОСТ 1639—78	2.1.6
ГОСТ 2787—86	2.1.6
ГОСТ 7566—81	2.1.1
ГОСТ 9570—84	2.7.3
ГОСТ 10198—78	2.2.7
ГОСТ 10692—80	2.1.1
ГОСТ 14192—77	1.6
ГОСТ 15150—69	1.7, 2.5.6
ГОСТ 15151—69	1.7
ГОСТ 15846—79	1.4, 2.2.3, 3.1
ГОСТ 16369—80	2.4.2, 2.5.3
ГОСТ 18477—79	2.4.2
ГОСТ 19433—81	1.6
ГОСТ 19848—74	2.5.3, 2.7.3
ГОСТ 21140—88	3.1
ГОСТ 21399—75	2.5.3
ГОСТ 21650—76	2.5.3, 3.3
ГОСТ 21929—76	2.5.3
ГОСТ 23238—78	2.1.3, 2.5.3
ГОСТ 23285—78	2.5.3
ГОСТ 24597—81	2.5.3
ГОСТ 25014—81	3.2
ГОСТ 26319—84	3.1

5. Снято ограничения срока действия Постановлением Государственного комитета СССР по стандартам от 11.11.85 г. № 3580

6. Переиздание с изменением № 1, утвержденным в июне 1988 г. № 2443 (ИУС 11—88)

СОДЕРЖАНИЕ

ГОСТ 21390—83 (СТ СЭВ 2472—80)	Контейнерная транспортная система. Термины и определения	3
ГОСТ 20231—83 (СТ СЭВ 2472—80)	Контейнеры грузовые. Термины и определения	10
ГОСТ 4.50—78	Система показателей качества продукции. Контейнеры грузовые. Номенклатура показателей	17
ГОСТ 25290—82 (СТ СЭВ 3550—82)	Контейнеры крупнотоннажные. Маркировочный код	30
ГОСТ 25588—83 (СТ СЭВ 3550—82)	Контейнеры крупнотоннажные. Маркировка	40
ГОСТ 22377—77	Контейнеры среднетоннажные. Маркировочный номер	49
ГОСТ 21391—84	Средства пакетирования. Термины и определения	53
ГОСТ 23985—80	Оборудование специализированное контейнерной транспортной системы. Присоединительные размеры крупнотоннажных контейнеров, средств их перевозки и перегрузки	58
ГОСТ 19434—74 (СТ СЭВ 317—76)	Тара, транспортные средства и склады. Основные присоединительные размеры на базе модуля 800×1200 мм	62
ГОСТ 19747—74	Транспортирование взрывчатых материалов в контейнерах. Общие требования	64
ГОСТ 19848—74	Транспортирование грузов в ящичных и стоечных поддонах. Общие требования	74
ГОСТ 21399—75	Пакеты транспортные чушек катодов и слитков цветных металлов. Общие требования	78
ГОСТ 26653—85	Подготовка генеральных грузов к перевозке морским транспортом. Общие требования	92
ГОСТ 19041—85 (СТ СЭВ 2373—80)	Транспортные пакеты и блок-пакеты пилопродукции. Пакетирование, маркировка, транспортирование и хранение	108
ГОСТ 21100—81	Пакеты транспортные из деталей деревянной тары. Формирование, маркировка, транспортирование и хранение	119
ГОСТ 24597—81	Пакеты тарно-штучных грузов. Основные параметры и размеры	128
ГОСТ 26663—85	Пакеты транспортные. Формирование на плоских поддонах. Общие технические требования	129
ГОСТ 12302—83	Пакеты из полимерных и комбинированных материалов. Общие технические условия	136
ГОСТ 16369—88 (СТ СЭВ 2373—80)	Пакеты транспортные лесоматериалов. Размеры	150
ГОСТ 23285—78	Пакеты на плоских поддонах. Пищевые продукты и стеклянная тара. Технические условия	153
ГОСТ 22477—77	Средства крепления транспортных пакетов в крытых вагонах. Общие технические требования	164
ГОСТ 15846—79	Продукция, отправляемая в районы Крайнего Севера и труднодоступные районы. Упаковка, маркировка, транспортирование и хранение	170
ГОСТ 21140—88 (СТ СЭВ 227—87)	Тара. Система размеров	253