

# Стандарт

## ГОСТ 26653-2015

Новые требования подготовки грузов к транспортированию



**Анатолий Шмелев,**  
заместитель директора —  
старший эксперт ООО «Руссюрвей»



**С 1 июля в Беларуси вводится в действие новый межгосударственный стандарт ГОСТ 26653-2015 «Подготовка генеральных грузов к транспортированию. Общие требования», который был принят Межгосударственным советом по стандартизации, метрологии и сертификации (протокол от 29.09.2015 №80-П). «За» проголосовали Армения, Беларусь, Казахстан, Киргизия, Россия и Таджикистан. В РФ он вступил в силу с марта текущего года.**

В договорах на поставку достаточно часто встречается статья следующего содержания: «Упаковка товара должна обеспечивать полную защиту любого вида повреждений и коррозии с учетом длительной транспортировки и хранения в автомобильном транспорте». Ссылка при этом относилась к стандарту ГОСТ 26653-90 «Подготовка генеральных грузов к транспортированию. Общие требования». Этот документ, выпущенный в далеком 1990 г., частично пояснял, что должна обеспечивать подготовка груза к транспортированию, но факт «давности» давал возможность спекулировать вокруг многих его положений. Огромным недостатком являлось отсутствие информации о силах, действующих на груз во время перевозок различными видами транспорта.

И вот в стенах Центрального научно-исследовательского и проектно-конструкторского института морского флота (Россия) разработан новый стандарт ГОСТ 26653-2015, которым устанавливаются общие требования по подготовке генеральных грузов к транспортированию в прямом и смешанном сообщении автомобильным, воздушным, железнодорожным, морским и речным транспортом.

В стандарте изложены область применения, нормативные ссылки, термины и определения, требования к грузу и транспортной таре и пр. Также имеются три приложения: А (обязательное) — нормативные динамические нагрузки, подлежащие учету на соответствующем виде транспорта; Б (рекомендуемое) — информация о грузе (рекомендуемая форма); В (справочное) — технические характери-

стики материалов с повышенным коэффициентом трения.

Проведем краткий экскурс по новому стандарту, сопроводив некоторыми комментариями в сравнении с прежней версией.

В варианте 1990 г. утверждалось, что требования должны были учитываться при заключении договоров и контрактов на поставку экспортных и импортных товаров. Стандарт 2015-го относится абсолютно ко всем перевозкам — как международным, так и внутренним, не определяя различия.

Важный аспект нового ГОСТа — включение целого раздела «Термины и определения», что позволяет избежать различий в толковании.

Обратим внимание на ряд терминов.

**3.1 Генеральные грузы (general cargoes):** «Различные штучные грузы: металлопродукция, подвижная техника (самоходные и буксируемые (прицепные) транспортные средства на колесном или гусеничном ходу), крупногабаритные и тяжеловесные грузы, железобетонные изделия и конструкции и иные строительные грузы, тарно-штучные грузы, в том числе опасные грузы в таре, грузы в транспортных пакетах, в том числе в мягких контейнерах, лесные грузы, грузовые транспортные единицы, в том числе грузовые контейнеры».

**3.2 Перевозка груза:** «Транспортирование груза с обязательным заключением договора перевозки и соблюдением всех правил, установленных на том виде транспорта, на котором осуществляется эта перевозка».

Если раньше имелись варианты разделения понятий перевозки

и транспортирования на два различных процесса, отличием которых является наличие договора перевозки, то сейчас указывается на то, что перевозка является транспортированием и, следовательно, подпадает под действие стандарта.

Некоторые термины даны с переводом на английский язык, что облегчает правильное понимание.

**3.6 Упаковка (packaging):** «Средство или комплекс средств, обеспечивающих защиту тары с продукцией в процессе ее обращения. Под процессом обращения понимают транспортирование, хранение и реализацию продукции».

**3.7 Транспортная упаковка (transport packaging):** «Изделие, предназначенное для защиты тары с продукцией в процессе ее хранения и транспортирования, образующее самостоятельную грузовую единицу».

**3.8 Грузовая единица, грузовой место (cargo unit):** «Груз, подготовленный для выполнения погрузочно-разгрузочных и транспортно-складских работ».

**3.9 Транспортный пакет (overpack):** «Укрупненная грузовая единица, сформированная из нескольких грузовых единиц с применением средств пакетирования, подготовленная для выполнения погрузочно-разгрузочных и транспортно-складских работ».

**3.10 Грузовая транспортная единица, ГТЕ [cargo transport unit (CTU)]:** «Грузовой контейнер, автотранспортное средство, железнодорожный вагон, контейнер, съемный кузов или иная подобная единица, используемая, в частности, для смешанных перевозок».

**3.14 Загрузка (packing):** «Размещение и крепление груза в ГТЕ».

**3.15 Разгрузка (unpacking):** «Освобождение ГТЕ от груза и средств крепления».



**3.16 Загрузчик (packer):** «Сторона, которая загружает, размещает и закрепляет груз в/или на ГТЕ; загрузчик может быть нанят либо грузоотправителем, либо отправителем, экспедиторской компанией или перевозчиком; если грузоотправитель или отправитель загружают ГТЕ на своей территории, грузоотправитель или отправитель являются также загрузчиками».

Каждый термин и его перевод получены из других нормативных документов, ссылка на которые дается тут же. Очень интересен факт, что проводится разделение между packing (загрузка) и packaging (упаковка), несмотря на то, что русская версия Конвенции дорожной перевозки грузов использует перевод «упаковка» для термина packing.

В ГОСТ 26653-2015 несколько изменены и дополнены «Общие положения».

**4.1** Груз должен быть подготовлен к транспортированию в соответствии с настоящим стандартом и с учетом требований стандартов, технических условий и рабочей документации на продукцию, правил перевозки грузов, действующих на соответствующем виде транспорта и Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС).



**4.2** Подготовка груза к транспортированию должна обеспечивать:

- сохранность груза и транспортных средств на всем протяжении перевозки, экологическую безопасность, выполнение требований к размещению и креплению груза, действующих на соответствующем виде транспорта;
- максимальное использование грузоподъемности и вместимости транспортных средств и перегрузочной техники при обязательном обеспечении сохранности груза и безопасности его перевозки;
- необходимую прочность упаковки груза при складировании (штабелировании) и погрузочно-разгрузочных работах, а также при воздействии нормативных динамических нагрузок, подлежащих учету на соответствующем виде транспорта в соответствии с приложением А;
- надлежащее, в соответствии со стандартами, техническими условиями и рабочей документацией на продукцию, крепление груза внутри грузовой единицы;
- удобство проведения грузовых операций, размещения и крепления на транспортных средствах и складах.

**4.3** При подготовке груза к транспортированию следует учитывать:

- транспортные характеристики и свойства груза, географический район, сроки доставки и время года;

- длительность воздействия гидрометеорологических факторов, в том числе в микроклиматических районах;
- вместимость и размеры закрытых и открытых грузовых помещений, отделений, отсеков, платформ транспортных средств: судов, вагонов, кузовов автомобилей, воздушных судов и т.д.;
- необходимость крепления груза, представляющего опасность смещения (см. Б.3 приложения Б), с учетом применения материалов с повышенным коэффициентом трения, приведенных в приложении В;
- необходимость обеспечения в грузовых помещениях транспортных средств определенных температурных, влажностных и вентиляционных режимов;
- возможность применения средств механизации перегрузочных процессов;
- опасность повреждения груза и транспортных средств, травмирования людей при перегрузочных работах в случае недостаточной или недостоверной информированности транспортных организаций о транспортных характеристиках и свойствах груза и безопасных способах его перевалки, размещения и крепления на транспортном средстве;
- необходимость предварительного информирования транспортных организаций о виде предъявления груза к перевозке или об его изменении с целью определения или уточнения технологии его перевозки и обработки в пунктах перевалки. Форма такой информации, применяемая при морских перевозках, приведена в приложении Б и рекомендуется к использованию при перевозках другими видами транспорта;
- возможность укрупнения грузовых мест.



**4.6** Транспортные тара и упаковка груза должны обеспечивать его сохранность и безопасность проведения грузовых операций с использованием грузозахватных приспособлений.

Несколько расширена ответственность грузоотправителя. ГОСТ 26653-90: «1.11 Грузоотправитель отвечает за последствия недостатков тары и внутренней упаковки грузов (бой, поломка, деформация, течь и т.п.), а также применение тары и упаковки, не соответствующих свойствам груза, его массе или установленным стандартам». ГОСТ 26653-2015: «4.11 Грузоотправитель несет ответственность за последствия, вызванные предоставлением недостоверных сведений о грузе и его свойствах, недостатками маркировки, тары и внутренней упаковки груза (бой, поломка, деформация, течь и т.п.), а также применением тары и упаковки, не соответствующих свойствам груза, его массе или установленным стандартам, техническим условиям и рабочей документации на продукцию конкретного вида, в результате чего возникли обстоятельства, повлиявшие на безопасность транспортирования и сохранность перевозимого груза».



В главе 5 нового стандарта изложены требования к грузу с акцентом на следующих группах генеральных грузов: металлопродукция; подвижная (автотракторная) техника; крупногабаритные и тяжеловесные грузы (КТГ); железобетонные изделия и конструкции; тарно-штучные грузы; грузы в транспортных пакетах; грузы в универсальных среднетоннажных и крупнотоннажных контейнерах; опасные грузы в таре.

Требования к каждой группе достаточно интересны. Так, например, появился регламент к проекту перевозки КТГ (крупногабаритные и тяжеловесные грузы).

**5.3.9** Проект перевозки КТГ в общем случае может включать выбор транспортного средства, схемы и расчеты по размещению и креплению груза, расчеты устойчивости (устойчивости) и прочности транспортных средств, расчеты и документацию по их дооборудованию, технологию перегрузки, мероприятия по подготовке пунктов погрузки-выгрузки, по усилению и развитию дорожной составляющей, включая инженерные сооружения.

**5.3.10** Груз принимают к перевозке после согласования проекта его перевозки и крепления с перевозчиком. В случае необходимости проект перевозки согласовывают с грузоотправителем, получателем, грузовыми терминалами и другими транспортными и монтажными организациями, участвующими в доставке и монтаже груза у получателя.



Глава 6 определяет требования к транспортной таре. Здесь выделим следующие моменты.

**6.2.2** Крепление тары с грузом внутри транспортной упаковки по горизонтальной составляющей должно выдерживать нагрузку  $F_r$  в ньютонах (Н), вычисляемую по формуле  $F_r = 0,8 \times Q \times g$ , где 0,8 — коэффициент горизонтальной динамичности;  $Q$  — масса нетто груза, кг;  $g$  — ускорение свободного падения ( $9,81 \text{ м/с}^2$ ).

**6.2.3** Средства скрепления грузов в транспортных пакетах должны обеспечивать сохранность пакетов при действии максимальных динамических нагрузок, возникающих на задействованных в транспортировании видах транспорта в соответствии с приложением А.

**6.3** Грузы в транспортной таре массой брутто более 1 т, станки, оборудование, узлы и детали, предъявляемые к транспортированию без упаковки или с частичной защитой, для удобства выполнения грузовых операций и возможности крепления на транспортном средстве должны иметь приспособления (рымы, скобы, обухи, крюки, монтажные пет-

ли, строповочные отверстия) или места для застропки, или заводки гибких элементов крепления и ввода вилок погрузчика. Эти места и устройства должны быть промаркированы и оговорены в сопроводительной документации. (Рисунок 1).

Важнейшим дополнением в ГОСТ 26653-2015 является включение приложения А (обязательное) «Нормативные динамические нагрузки, подлежащие учету на соответствующем виде транспорта», которое повторяет положения Кодекса по загрузке грузовых транспортных единиц ИМО/МОТ/ЮНЕКЕ.

К ускорениям ( $a$ ), подлежащим учету при транспортировании, относятся ускорение свободного падения ( $g = 9,81 \text{ м/с}^2$ ) и ускорения, вызванные типичными транспортными условиями, например, экстренным торможением или резкой сменой автотранспортным средством полосы движения, или перемещениями судна на значительном волнении водной среды. Эти ускорения выражают как произведение ускорения свободного падения ( $g$ ) на коэффициент динамичности ( $k_d$ ) при транспортировании:  $a = k_d \times g$ .

Этим же условиям должна соответствовать прочность тары.

Хочется обратить внимание на то, что экстренное торможение относится к типичным транспортным условиям и должно приниматься во внимание при упаковке и креплении груза.

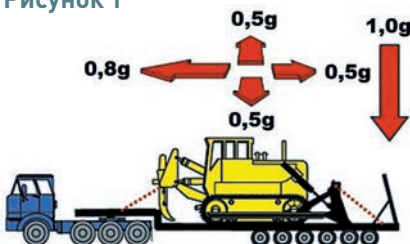
\*\*\*

Требования нового межгосударственного стандарта ГОСТ 26653-2015 следует учитывать:

- при разработке стандартов, технических условий и рабочей документации на продукцию, подготавливаемую к транспортированию, в части упаковки, маркировки, перевозки и хранения;
- при планировании и организации отправки грузов, заключении договоров и контрактов на поставку товаров;
- при государственном контроле исполнения грузоотправителем обязанностей по подготовке генеральных грузов к транспортированию, в том числе информированию перевозчика об опасных свойствах груза, требующих принятия особых мер предосторожности.

Перевозчик вправе ожидать, что предъявляемый к транспортированию груз, будет подготовлен надлежащим образом, обеспечивающим сохранную доставку. Но нередко грузоотправитель не осознает, что может произойти в пути, и только перевозчик, который досконально знает процесс доставки, может указать на необходимые меры укладки и крепления.

Рисунок 1



Коэффициент динамичности для автомобильного транспорта

Крепление в направлении	Коэффициент динамичности			Минимально вертикально вниз $k_{dz}$
	Продольно $k_{dx}$	Поперек $k_{dy}$		
продольном	вперед	назад	-	1,0
	-	-	0,5	1,0