

ГЛАВА 6.6

ТРЕБОВАНИЯ К ИЗГОТОВЛЕНИЮ И ИСПЫТАНИЯМ КРУПНОГАБАРИТНОЙ ТАРЫ

6.6.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

6.6.1.1 Требования настоящей главы не применяются:

- к таре для опасных грузов класса 2, за исключением крупногабаритной тары для изделий, таких как аэрозоли (аэрозольные упаковки);
- к таре для опасных грузов класса 6.2, за исключением крупногабаритной тары для № ООН 3291 Отходов больничного происхождения;
- к упаковкам для опасных грузов класса 7, содержащим радиоактивный материал.

6.6.1.2 Крупногабаритная тара должна изготавливаться, испытываться и реконструироваться в соответствии с программой гарантии качества, утвержденный компетентным органом, с тем, чтобы каждая изготовленная или реконструированная единица крупногабаритной тары соответствовала требованиям настоящей главы.

Примечание: Стандарт ISO 16106:2006 «Тара – Транспортные упаковки для опасных грузов – Тара, контейнеры средней грузоподъемности для массовых грузов (КСМ) и крупногабаритная тара для опасных грузов – Руководящие указания по применению стандарта ISO 9001 (Packaging – Transport packages for dangerous goods – Dangerous goods packagings, intermediate bulk containers (IBCs) and large packagings – Guidelines for the application of ISO 9001)» содержит указания в отношении процедур, которые могут применяться.

6.6.1.3 Конкретные требования к крупногабаритной таре, содержащиеся в разделе 6.6.4, основаны на используемой в настоящее время крупногабаритной таре. С учетом достижений науки и техники разрешается использовать крупногабаритную тару, отвечающую техническим требованиям, отличающимся от тех, которые предусмотрены в разделе 6.6.4, при условии, что она столь же эффективна, согласована с компетентным органом и способна успешно пройти испытания, предписанные в разделе 6.6.5. Методы испытаний, отличающиеся от методов, предписанных в Прил. 2 к СМГС, приемлемы, если они эквивалентны и признаны компетентным органом.

6.6.1.4 Предприятия-изготовители и предприятия-дистрибьюторы тары должны представлять информацию о процедурах, которым надлежит следовать, и описание типов и размеров затворов (включая требуемые уплотнения) и других компонентов, необходимых для обеспечения того, чтобы предъявляемые к перевозке упаковки могли выдерживать применимые эксплуатационные испытания, предусмотренные в настоящей главе.

6.6.2 КОД ДЛЯ ОБОЗНАЧЕНИЯ ТИПОВ КРУПНОГАБАРИТНОЙ ТАРЫ

6.6.2.1 Код, используемый для обозначения крупногабаритной тары, состоит из:

- а) двух арабских цифр:
 - 50 – для жесткой крупногабаритной тары;
 - 51 – для мягкой крупногабаритной тары;
- б) прописных букв латинского алфавита, указывающих на вид материала, например древесина, сталь и т. д. Следует использовать прописные буквы, указанные в п. 6.1.2.6 или 6.5.1.4.1б).


6.6.2.2 После кода крупногабаритной тары может следовать буква "Т" или "W". Буква "Т" означает крупногабаритную аварийную тару, соответствующую требованиям п. 6.6.5.1.9. Буква «W» означает, что крупногабаритная тара, хотя она относится к тому же коду, однако изготовлена в соответствии с техническими требованиями, отличающимися от предусмотренных в разделе 6.6.4, и считается эквивалентной в соответствии с требованиями, изложенными в п. 6.6.1.3.

6.6.3 МАРКИРОВКА

6.6.3.1 Основная маркировка. Каждая крупногабаритная тара, изготовленная и предназначенная для использования в соответствии с положениями Прил. 2 к СМГС, должна иметь

долговечные и разборчивые маркировочные знаки, наносимые в том месте, где они были бы хорошо видны. Буквы, цифры и символы должны иметь высоту не менее 12 мм, а маркировка должна содержать следующие данные:



- а) символ Организации Объединенных Наций . Данный символ должен использоваться исключительно для указания того, что тара, мягкий контейнер для перевозки навалом/насыпью, переносная цистерна или МЭГК удовлетворяют соответствующим требованиям глав 6.1, 6.2, 6.3, 6.5, 6.6, 6.7 или 6.11.

На металлической крупногабаритной таре, на которой маркировочные знаки нанесены методом штамповки или тиснения, вместо этого символа можно использовать прописные буквы "UN";

- б) номер "50" для жесткой крупногабаритной тары или "51" для мягкой крупногабаритной тары, за которым следует обозначение вида материала в соответствии с п. 6.1.2.6 или 6.5.1.4.1б);
- в) прописную букву, указывающую группу упаковки, для которой был утвержден тип конструкции:
 X – для групп упаковки I, II и III;
 Y – для групп упаковки II и III;
 Z – для группы упаковки III;
- г) месяц и год (две последние цифры года) изготовления;
- д) отличительный знак государства¹, разрешившего нанесение маркировки и используемый на автомобилях в международном дорожном движении;
- е) наименование или товарный знак изготовителя или иное обозначение крупногабаритной тары, установленное компетентным органом;
- ж) нагрузку при испытании на штабелирование в кг. На крупногабаритной таре, не предназначенной для штабелирования, должна быть указана цифра "0";
- з) максимально допустимую массу брутто в кг.

Предписанная выше основной маркировочный знак должен наноситься в указанной последовательности.

Каждый маркировочный знак, наносимый в соответствии с подпунктами а) – з), должен быть четко отделен от других элементов, например косой чертой или пробелом, чтобы их можно было легко идентифицировать.

6.6.3.2 Примеры маркировки:



50A/X/05 02/UA/PQRS/
2500/1000

Для стальной крупногабаритной тары, пригодной для штабелирования; нагрузка при штабелировании: 2500 кг; максимальная масса брутто: 1000 кг.



50AT/Y/05/01/RUS/ABC/
2500/1000

Для крупногабаритной стальной аварийной тары, пригодной для штабелирования; нагрузка при штабелировании: 2500 кг; максимальная масса брутто: 1000 кг.



50H/Y/04 04/RUS/ABCD 987/
0/800

Для пластмассовой крупногабаритной тары, непригодной для штабелирования; максимальная масса брутто: 800 кг.



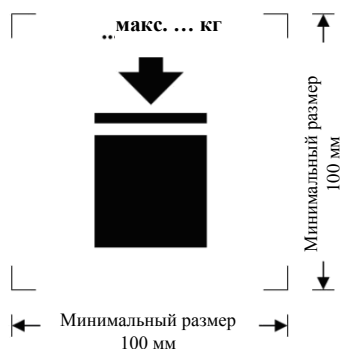
51H/Z/0603/BY/19/
0/500

Для мягкой крупногабаритной тары, непригодной для штабелирования; максимальная масса брутто: 500 кг.

¹ Отличительный знак государства регистрации, используемый на автомобилях в международном дорожном движении (например, в соответствии Женевской 1949 г. или Венской 1968 г. конвенциями о дорожном движении).

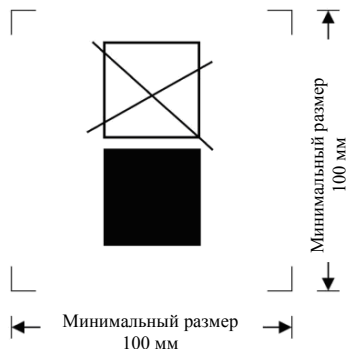
6.6.3.3 Максимальная допустимая нагрузка при штабелировании, применяемая, когда крупногабаритная тара находится в эксплуатации, должна быть указана на символе, изображенном на рис. 6.6.3.3.1 или 6.6.3.3.2. Символ должен быть долговечным и ясно видимым.

Рис. 6.6.3.3.1



Крупногабаритная тара,
предназначена для
штабелирования

Рис. 6.6.3.3.2



Крупногабаритная тара,
не предназначена для
штабелирования

Минимальные размеры: 100 x 100 мм. Высота букв и цифр, указывающих массу, должна быть не менее 12 мм. Зона, обозначенная размерными стрелками, должна иметь форму квадрата. Если размеры не указаны, все элементы должны быть примерно пропорциональны изображенным элементам. Масса, указанная над символом, не должна превышать нагрузку, используемую во время испытания типа конструкции (см. п. 6.6.5.3.3.4), деленную на 1,8.

6.6.4 ОСОБЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К КРУПНОГАБАРИТНОЙ ТАРЕ

6.6.4.1 Металлическая крупногабаритная тара

50A – стальная

50B – алюминиевая

50N – металлическая (кроме стальной или алюминиевой)

6.6.4.1.1 Крупногабаритная тара должна изготавливаться из соответствующего металла, свариваемость которого полностью подтверждена. Швы должны выполняться квалифицированно и обеспечивать надежность соединения. В соответствующих случаях надлежит учитывать поведение материала при низких температурах.

6.6.4.1.2 Необходимо исключить возможность повреждения материалов в результате гальванического эффекта, возникающего при соединении разнородных металлов.

6.6.4.2 Крупногабаритная тара из мягких материалов

51H – мягкая полимерная

51M – мягкая бумажная

6.6.4.2.1 Крупногабаритная тара должна изготавливаться из соответствующих материалов. Прочность материала и конструкции мягкой крупногабаритной тары должны соответствовать ее вместимости и назначению.

6.6.4.2.2 Материалы, используемые в конструкции мягкой крупногабаритной тары типа 51M, должны после полного погружения в воду не менее чем на 24 часа сохранять по меньшей мере 85% прочности на разрыв по отношению к прочности материала при относительной влажности воздуха не более 67%.

6.6.4.2.3 Соединения (швы) должны быть прошиты, заварены, склеены или выполнены любым подходящим способом. Края прошитых соединений должны быть закреплены.

6.6.4.2.4 Мягкая крупногабаритная тара должна обладать достаточным сопротивлением старению и разрушению под воздействием ультрафиолетового излучения, климатических условий или содержащегося в ней вещества.

6.6.4.2.5 Если для полимерной мягкой крупногабаритной тары предписывается защита от ультрафиолетового излучения, то ее материал должен содержать добавки сажи или других соответствующих пигментов или ингибиторов. Эти добавки должны быть совместимы с грузом и сохранять свои свойства в течение срока эксплуатации крупногабаритной тары. В случае применения сажи, пигментов или ингибиторов, отличающихся от тех, которые использовались при изготовлении испытанного типа конструкции, повторные испытания могут не проводиться, если изменения в содержании сажи, пигмента или ингибитора не оказывают отрицательного воздействия на физико-механические свойства конструкционного материала.

6.6.4.2.6 В материал крупногабаритной тары могут включаться добавки для повышения сопротивления старению или для других целей при условии, что они не оказывают отрицательного воздействия на физико-химические свойства материала.

6.6.4.2.7 После наполнения соотношение между высотой и шириной крупногабаритной тары не должно превышать 2:1.

6.6.4.3 Крупногабаритная тара из пластмассы

50H – жесткая пластмассовая

6.6.4.3.1 Крупногабаритная тара должна изготавливаться из подходящих полимерных материалов с известными характеристиками и иметь прочность, соответствующую ее вместимости и назначению. Материал должен обладать достаточным сопротивлением старению и разрушению под воздействием перевозимых веществ и ультрафиолетового излучения. Следует учитывать поведение материала при низких температурах. Любая утечка перевозимого вещества не должна представлять опасности при нормальных условиях перевозки.

- 6.6.4.3.2** Если требуется защита от ультрафиолетового излучения должна обеспечивать за счет добавления сажи, пигментов или ингибиторов. Добавки должны быть совместимы с грузом и сохранять свои свойства в течение срока эксплуатации наружной тары. В случае применения сажи, пигментов или ингибиторов, отличающихся от тех, которые использовались при изготовлении испытанного типа конструкции, повторные испытания могут не проводиться, если изменения в содержании сажи, пигмента или ингибитора не оказывают отрицательного воздействия на физико-механические свойства конструкционного материала.
- 6.6.4.3.3** В материал крупногабаритной тары могут включаться добавки для повышения сопротивления старению или для других целей при условии, что они не оказывают отрицательного воздействия на физико-химические свойства материала.
- 6.6.4.4 Крупногабаритная тара из картона**
50G – из жесткого картона
- 6.6.4.4.1** При изготовлении должен применяться прочный, высококачественный гладкий или двусторонний гофрированный картон (одно- или многослойный), соответствующий вместимости крупногабаритной тары и ее назначению. Наружная поверхность должна обладать такой водостойкостью, чтобы увеличение массы, определяемое в результате 30-минутного испытания по методу Кобба, которое используется для установления гигроскопичности, не превышало 155 г/м² (см. стандарт ISO 535:1991). Картон должен обладать соответствующей прочностью на изгиб. Он должен быть разрезан, отфальцован без задиров и иметь соответствующие прорезы, чтобы при сборке не было изломов, растрескивания поверхности или лишних изгибов. Гофрированный слой картона должен быть прочно склеен с облицовкой.
- 6.6.4.4.2** Стенки, в том числе верхняя и нижняя, должны характеризоваться величиной стойкости к проколу не менее 15 Дж (см. стандарт ISO 3036:1975).
- 6.6.4.4.3** Производственные швы на наружной оболочке крупногабаритной тары должны быть соединены внахлест с необходимым запасом и должны быть скреплены клейкой лентой, склеены и скреплены металлическим скобками или соединены другим, не менее эффективным способом. Если швы склеиваются или скрепляются клейкой лентой, то надлежит использовать водостойкий клей. Металлические скобки должны проходить насквозь через все скрепляемые элементы и иметь такую форму или обладать такой защитой, чтобы они не могли повредить или проткнуть внутренний вкладыш.
- 6.6.4.4.4** Несъемное основание, являющееся частью крупногабаритной тары, или съемный поддон должны быть пригодны для механизированной погрузки и выгрузки крупногабаритной тары, заполненной до максимально допустимой массы брутто.
- 6.6.4.4.5** Съемный поддон или несъемное основание крупногабаритной тары должны быть сконструированы таким образом, чтобы они не имели никаких выступов во избежание повреждений при погрузке и выгрузке.
- 6.6.4.4.6** В случае использования съемного поддона корпус должен быть закреплен на нем в целях обеспечения устойчивости при погрузке, выгрузке и перевозке. Верхняя поверхность съемного поддона не должна иметь острых выступов, которые могли бы повредить крупногабаритную тару.
- 6.6.4.4.7** В целях расширения возможностей для обеспечения штабелирования крупногабаритной тары могут использоваться такие крепежные устройства, как деревянные опоры, однако они не должны соприкасаться с вкладышем.
- 6.6.4.4.8** Если крупногабаритная тара предназначена для штабелирования, то опорная поверхность должна распределять нагрузку безопасным способом.
- 6.6.4.5 Крупногабаритная тара из дерева**
50C – из естественной древесины
50D – из фанеры
50F – из древесно-волоконистых материалов

- 6.6.4.5.1** Прочность используемых материалов и метод изготовления должны соответствовать вместимости и назначению крупногабаритной тары.
- 6.6.4.5.2** Естественная древесина должна быть хорошо выдержанной, технически сухой и без дефектов, которые уменьшили бы прочность крупногабаритной тары. Каждая часть крупногабаритной тары должна состоять из цельного куска или эквивалентного ему элемента. Элементы считаются эквивалентными цельному куску, если используются соответствующий метод склеивания (например, соединение Линдерманна, шпунтовое соединение, гнездовое или фланцевое соединение), стыковое соединение с не менее чем двумя скобками из гофрированного металла на каждое соединение или другие эффективные методы.
- 6.6.4.5.3** Фанера, используемая для изготовления крупногабаритной тары, должна быть как минимум трехслойной, хорошо выдержанной, из лущеного, строганного или пиленого шпона, технически сухой и не имеющей дефектов, которые уменьшили бы прочность крупногабаритной тары. Смежные слои должны быть склеены водостойким клеем. Наряду с фанерой для изготовления крупногабаритной тары могут использоваться другие подходящие материалы.
- 6.6.4.5.4** При изготовлении крупногабаритной тары из древесно-волоконистых материалов должны использоваться водостойкие твердые древесно-волоконистые или плиты, древесностружечные плиты, а также или другие подходящие материалы.
- 6.6.4.5.5** Корпус крупногабаритной тары должен быть прочно сбит гвоздями, прикреплен к угловым стойкам (концам), либо собран другими подходящими методами.
- 6.6.4.5.6** Несъемное основание, которое является частью крупногабаритной тары, или съемный поддон должны быть пригодны для механизированной погрузки или выгрузки крупногабаритной тары, заполненной до максимально допустимой массы брутто.
- 6.6.4.5.7** Съемный поддон или несъемное основание крупногабаритной тары должны быть сконструированы таким образом, чтобы они не имели никаких выступов во избежание повреждений при погрузке и выгрузке.
- 6.6.4.5.8** В целях обеспечения устойчивости при погрузке, выгрузке и перевозке корпус должен быть закреплен на съемном поддоне. Если используется съемный поддон, то на его верхней поверхности не должно быть острых выступов, которые могли бы повредить крупногабаритную тару.
- 6.6.4.5.9** В целях расширения возможностей для штабелирования крупногабаритной тары могут использоваться такие крепежные устройства, как деревянные опоры, однако они не должны соприкасаться с вкладышем.
- 6.6.4.5.10** Если крупногабаритная тара предназначена для штабелирования, то опорная поверхность должна распределять нагрузку безопасным способом.

6.6.5 ТРЕБОВАНИЯ К ИСПЫТАНИЯМ КРУПНОГАБАРИТНОЙ ТАРЫ

6.6.5.1 Процедура и периодичность проведения испытаний

- 6.6.5.1.1** Каждый тип конструкции крупногабаритной тары до начала ее эксплуатации должен успешно пройти испытания, предусмотренные в п. 6.6.5.3, в соответствии с процедурами, установленными компетентным органом, разрешающим нанести маркировку, и должен утверждаться данным компетентным органом.
- 6.6.5.1.2** До начала эксплуатации каждый тип конструкции крупногабаритной тары должен успешно пройти испытания, предписанные в настоящей главе. Тип конструкции крупногабаритной тары определяется проектом, размером, материалом и его толщиной, технологией изготовления и способом укладки перевозимого груза, но может зависеть также от различных способов обработки поверхности. Тип конструкции также охватывает крупногабаритную тару, которая отличается от прототипа только меньшей высотой.

6.6.5.1.3 Серийные образцы продукции проходят испытания через интервалы, установленные компетентным органом. Для испытаний, проводимых на крупногабаритной таре из картона, подготовка в условиях окружающей среды считается равнозначной подготовке согласно положениям п. 6.6.5.2.4.

6.6.5.1.4 Испытания должны повторяться при каждом изменении конструкции, материала или технологии изготовления крупногабаритной тары.

6.6.5.1.5 Компетентный орган может разрешить проведение выборочных испытаний крупногабаритной тары, которая незначительно отличается от уже испытанного типа, например, меньшими размерами или меньшей массой нетто внутренней тары, а также крупногабаритной тары, изготовленной с небольшими уменьшениями габаритных размеров.

6.6.5.1.6 (зарезервировано)

***Примечание:** В отношении условий, касающихся объединения различных типов внутренней тары в крупногабаритной таре, и допустимых типов внутренней тары см. п. 4.1.1.5.1.*

6.6.5.1.7 Компетентный орган может в любое время потребовать доказательства того, что серийная крупногабаритная тара отвечает требованиям испытаний типа конструкции путем проведения испытаний в соответствии с положениями настоящего раздела

6.6.5.1.8 Компетентный орган может разрешить проведение нескольких видов испытаний на одном образце, если это не отразится на достоверности результатов испытаний.

6.6.5.1.9 Крупногабаритная аварийная тара

Крупногабаритная аварийная тара должна быть испытана и маркирована в соответствии с требованиями, применимыми к крупногабаритной таре группы упаковки II, предназначенной для перевозки твердых веществ или внутренней тары, при соблюдении следующих отличий:

- а) при испытаниях должна использоваться вода, а крупногабаритная аварийная тара должна быть заполнена не менее чем на 98% ее максимальной вместимости. Чтобы получить требуемую общую массу упаковки, можно добавить, например, мешки со свинцовой дробью, но разместить их необходимо таким образом, чтобы они не повлияли на результаты испытания. При проведении испытания на падение можно также изменить высоту падения в соответствии с п. 6.6.5.3.4.4.2 б);
- б) крупногабаритная аварийная тара, кроме того, должна успешно пройти испытания на герметичность при давлении 30 кПа. Результаты данного испытания должны быть занесены в протокол испытания, требуемый согласно п. 6.6.5.4; и
- в) крупногабаритная аварийная тара должна быть маркирована буквой «Т» в соответствии с п. 6.6.2.2.

6.6.5.2 Подготовка к испытаниям

6.6.5.2.1 Испытаниям должна подвергаться крупногабаритная тара, подготовленная так же, как для перевозки, включая используемые внутреннюю тару или изделия. Внутренняя тара заполняется не менее чем на 98% ее максимальной вместимости в случае жидкостей или, твердыми веществами минимум на 95% в случае твердых веществ. Крупногабаритная тара, внутренняя тара которой предназначена как для жидкостей, так и для твердых веществ, проходит отдельное испытание для каждого вида содержимого. Вещества, содержащиеся во внутренней таре, или изделия, которые будут перевозиться в крупногабаритной таре, могут заменяться другими веществами или изделиями, если это не повлияет на достоверность результатов испытаний. Если используются другие типы внутренней тары или другие изделия, они должны иметь те же физические характеристики (массу и т. д.), что и внутренняя тара или изделия, подлежащие перевозке. Допускается использование добавок, таких как мешки с дробью, для достижения требуемой общей

массы упаковки, если эти добавки размещены так, что это не скажется на результатах испытаний.

6.6.5.2.2 Если при испытаниях на падение КСМ для жидкости используется другое вещество, оно должно иметь плотность и вязкость, аналогичные плотности и вязкости вещества, которое будет перевозиться. При этом испытания жидкости могут заменяться водой с соблюдением условий, указанных в п. 6.6.5.3.4.4.

6.6.5.2.3 Крупногабаритная тара из полимерных материалов и крупногабаритная тара, содержащая внутреннюю тару из полимерных материалов, за исключением мешков для твердых веществ или изделий, испытываются на падение после того, как температура испытываемого образца и его содержимого доведена до минус 18 °С или более низкой температуры. Этим требованием в отношении выдерживания можно пренебречь, если рассматриваемые материалы обладают достаточной пластичностью и прочностью на разрыв при низких температурах. Если испытываемый образец подготовлен таким образом, то условия выдерживания, предписанные в п. 6.6.5.2.4, могут не соблюдаться. Испытательные жидкости должны поддерживаться в жидком состоянии путем добавления, в случае необходимости, антифриза.

6.6.5.2.4 Крупногабаритная тара из картона должна быть выдержана в течение не менее 24 часов в атмосфере с регулируемой температурой и влажностью. Существуют три варианта, из которых следует выбрать один. Предпочтительной является атмосфера при температуре 23 ± 2 °С и относительной влажности $50 \pm 2\%$. Два других варианта – при температуре 20 ± 2 °С и относительной влажности $65 \pm 2\%$ или при температуре 27 ± 2 °С и относительной влажности $65 \pm 2\%$.

***Примечание:** Средние значения должны находиться в данных пределах. Вследствие кратковременных колебаний и ограниченной точности измерений результаты отдельных измерений относительной влажности могут изменяться в пределах $\pm 5\%$, не оказывая существенного влияния на достоверность результатов испытаний.*

6.6.5.3 Виды испытаний

6.6.5.3.1 Испытание на подъем за нижнюю часть

6.6.5.3.1.1 Применение

Проводится на всех типах крупногабаритной тары, которые оборудованы устройствами для подъема за основание, в качестве испытания типа конструкции.

6.6.5.3.1.2 Подготовка крупногабаритной тары к испытанию.

Крупногабаритная тара должна быть загружена так, чтобы ее масса брутто в 1,25 раза превышала ее максимально допустимую массу брутто. Груз должен быть распределен равномерно.

6.6.5.3.1.3 Метод проведения испытания.

Крупногабаритная тара должна дважды подниматься и опускаться погрузчиком с введением вилочного захвата по центру на $\frac{3}{4}$ ширины основания (если места ввода вилочного захвата не фиксированы). Вилочный захват должен вводиться на глубину в $\frac{3}{4}$ размера основания в направлении ввода захвата. Испытание должно проводиться со всех возможных направлений ввода захвата.

6.6.5.3.1.4 Критерии прохождения испытания.

Отсутствие остаточной деформации, при наличии которой крупногабаритная тара становится небезопасной для перевозки, и отсутствие потери содержимого.

6.6.5.3.2 Испытание на подъем за верхнюю часть

6.6.5.3.2.1 Применение

Проводится на типах крупногабаритной тары, которая сконструирована для подъема за верхнюю часть и оборудована грузозахватными устройствами для подъема, в качестве испытания типа конструкции.

6.6.5.3.2.2 Подготовка крупногабаритной тары к испытанию

Крупногабаритная тара должна быть загружена так, чтобы ее масса брутто в 2 раза превышала ее максимально допустимую массу брутто. Мягкая крупногабаритная тара должна быть загружена массой, в 6 раз превышающей максимальную массу брутто. Груз должен быть распределен равномерно.

6.6.5.3.2.3 Метод проведения испытания

Крупногабаритная тара должна подниматься в соответствии со способом, предусмотренным ее конструкцией, до момента отрыва от пола и удерживаться в этом положении в течение 5 мин.

6.6.5.3.2.4 Критерий прохождения испытания

- а) Металлическая и жесткая пластмассовая крупногабаритная тара: отсутствие остаточной деформации, при наличии которой крупногабаритная тара (включая поддон, если таковой имеется) становится небезопасной для перевозки, и отсутствие потери содержимого.
- б) Мягкая крупногабаритная тара: отсутствие таких повреждений крупногабаритной тары или ее грузозахватных устройств, при наличии которых крупногабаритная тара становится небезопасной для перевозки или погрузочно-разгрузочных операций, и отсутствие потери содержимого.

6.6.5.3.3 Испытание на штабелирование

6.6.5.3.3.1 Применение

Проводится на типах крупногабаритной тары, предназначенной для штабелирования, в качестве испытания типа конструкции.

6.6.5.3.3.2 Подготовка крупногабаритной тары к испытанию

Крупногабаритная тара должна быть загружена до максимально допустимой массы брутто.

6.6.5.3.3.3 Метод проведения испытания

Крупногабаритная тара должна устанавливаться своим основанием на горизонтальную жесткую поверхность и подвергаться действию равномерно распределенной испытательной нагрузки сверху (см. п. 6.6.5.3.3.4) в течение не менее 5 мин, а крупногабаритная тара из дерева, картона и полимерных материалов – в течение 24 час.

6.6.5.3.3.4 Расчет испытательной нагрузки

Масса груза, укладываемого на крупногабаритную тару, должна в 1,8 раза превышать общую максимально допустимую массу брутто такого числа однотипных единиц крупногабаритной тары, которая может укладываться на крупногабаритную тару сверху на крупногабаритную тару во время перевозки.

6.6.5.3.3.5 Критерий прохождения испытания

- а) Все типы крупногабаритной тары, кроме мягкой крупногабаритной тары: отсутствие такой остаточной деформации, при наличии которой крупногабаритная тара (включая поддон, если таковой имеется), становится небезопасной для перевозки, и отсутствие потери содержимого.
- б) Мягкая крупногабаритная тара: отсутствие такого повреждения корпуса, при наличии которого крупногабаритная тара становится небезопасной для перевозки, и отсутствие потери содержимого.

6.6.5.3.4 Испытание на падение

6.6.5.3.4.1 Применение

Проводится на всех типах крупногабаритной тары, в качестве испытания типа конструкции.

6.6.5.3.4.2 Подготовка крупногабаритной тары к испытанию

Крупногабаритная тара наполняется в соответствии с требованиями п. 6.6.5.2.1.

6.6.5.3.4.3 Метод проведения испытания

Крупногабаритная тара должна сбрасываться на неупругую, горизонтальную, плоскую, массивную и жесткую поверхность в соответствии с требованиями п. 6.1.5.3.4 таким

образом, чтобы точка удара находилась в наиболее уязвимой части основания крупногабаритной тары.

6.6.5.3.4.4 Высота сбрасывания

Примечание: Крупногабаритная тара, предназначенная для веществ и изделий класса 1, должна испытываться в соответствии с требованиями, предъявляемыми к группе упаковки II.

- 6.6.5.3.4.4.1** Для внутренней тары, содержащей твердые или жидкие вещества или изделия, если испытание проводится с использованием твердого вещества, жидкого вещества или изделий, подлежащих перевозке, или с использованием другого вещества или изделия, имеющего в основном такие же характеристики:

Группа упаковки I	Группа упаковки II	Группа упаковки III
1,8 м	1,2 м	0,8 м

- 6.6.5.3.4.4.2** Для внутренней тары, содержащей жидкость, если испытание проводится с использованием воды:

- а) если плотность подлежащих перевозке веществ не превышает 1200 кг/м³:

Группа упаковки I	Группа упаковки II	Группа упаковки III
1,8 м	1,2 м	0,8 м

- б) если плотность подлежащих перевозке веществ превышает 1200 кг/м³, высота сбрасывания должна рассчитываться на основе плотности (d) подлежащего перевозке вещества, округленной до первого десятичного знака, следующим образом:

Группа упаковки I	Группа упаковки II	Группа упаковки III
$d \times 10^{-3} \times 1,5(\text{м})$	$d \times 10^{-3} \times 1,0(\text{м})$	$d \times 10^{-3} \times 0,67(\text{м})$

6.6.5.3.4.5 Критерии прохождения испытания

- 6.6.5.3.4.5.1** Крупногабаритная тара не должна иметь повреждений, способных отрицательно повлиять на безопасность перевозки. Не должно происходить какой-либо утечки наполняющего вещества из внутренней тары или изделий.

- 6.6.5.3.4.5.2** В случае крупногабаритной тары для изделий класса 1 не допускается никаких разрывов, которые могли бы привести к утечке из нее взрывчатых веществ или выпадению из нее взрывчатых изделий.

- 6.6.5.3.4.5.3** Образец крупногабаритной тары успешно проходит испытание на падение в том случае, если содержимое полностью сохранилось в таре, даже если затвор уже не является непроницаемым для сыпучих веществ.

6.6.5.4 Сертификация и протокол испытаний

- 6.6.5.4.1** На каждый тип конструкции крупногабаритной тары выдается свидетельство (сертификат) и присваивается маркировка (указанная в разделе 6.6.3), которые удостоверяют, что данный тип конструкции, включая его оборудование, отвечает требованиям испытаний.

- 6.6.5.4.2** Протокол испытаний, выдаваемый пользователям крупногабаритной тары, должен содержать следующие сведения:

1. Наименование и адрес предприятия, проводившего испытания.
2. Наименование и адрес заявителя (в случае необходимости).
3. Индивидуальный номер протокола испытаний.
4. Дата составления протокола испытаний.
5. Наименование предприятия—изготовителя крупногабаритной тары.
6. Описание типа конструкции крупногабаритной тары (например, размеры, материалы, затворы, толщина и т.д.) и фотографии.
7. Максимальная вместимость/максимально допустимая масса брутто.

8. Характеристики содержимого, использовавшегося при испытаниях, например, вид и описание использованной внутренней тары или изделий.
9. Описание и результаты испытаний.
10. Протокол испытаний должен быть подписан с указанием фамилии и должности лица, подписавшего протокол.

6.6.5.4.3 В протоколе испытаний должно быть указано, что крупногабаритная тара, подготовленная так же, как для перевозки, была испытана согласно соответствующим положениям настоящей главы и что в случае использования других методов или компонентов упаковки протокол будет недействителен. Один экземпляр протокола испытаний должен передаваться компетентному органу.

