

## КОНТЕЙНЕРЫ: ПРИНЯТЫЕ СОКРАЩЕНИЯ

### По типу контейнеров

Сокращение	Характеристики
AC	Atmosphere Control
CF	Collapsible Flatrack
DF	Drop Frame
FB	Flat Bed
FR	Flat Rack
GC	Garment Container
HH	Half-Height
HT	Hardtop
IN	Insulated
OT	Open Top
PC	Dry
PL	Platform
RE	Reefer
TC	Tank
TL	Top Loader
TR	Trailer
VR	Vehicle Racks

### По размерам контейнеров

Сокращение	Характеристики	Сокращение	Характеристики
LTL	Less Than Load	10X	10FT Any Height
20	20FT 8'6"	20A	20FT 9'0" High Cube
20B	20FT 9'6" High Cube	20S	20FT 8'0"
20X	20FT Any Height	24	24FT 8'6"
24A	24FT 9'0" High Cube	24B	24FT 9'6" High Cube
24S	24FT 8'0"	24X	24FT Any Height
35	35FT 8'6"	35A	35FT 9'0" High Cube
35B	35FT 9'6" High Cube	35S	35FT 8'0"
35X	35FT Any Height	40	40FT 8'6"
40A	40FT 9'0" High Cube	40B	40FT 9'6" High Cube
40S	40FT 8'0"	40X	40FT Any Height
42	42FT 8'6"	42A	42FT 9'0" High Cube
42B	42FT 9'6" High Cube	42S	42FT 8'0"

<b>42X</b>	42FT Any Height	<b>43</b>	43FT 8'6"
<b>43A</b>	43FT 9'0" High Cube	<b>43B</b>	43FT 9'6" High Cube
<b>43S</b>	43FT 8'0"	<b>43X</b>	43FT Any Height
<b>45</b>	45FT 8'6"	<b>45A</b>	45FT 9'0" High Cube
<b>45B</b>	45FT 9'6" High Cube	<b>45S</b>	45FT 8'0"
<b>45X</b>	45FT Any Height	<b>48</b>	48FT 8'6"
<b>48A</b>	48FT 9'0" High Cube	<b>48B</b>	48FT 9'6" High Cube
<b>48S</b>	48FT 8'0"	<b>48X</b>	48FT Any Height
<b>53</b>	53FT 8'6"	<b>53A</b>	53FT 9'0" High Cube
<b>53B</b>	53FT 9'6" High Cube	<b>53S</b>	53FT 8'0"
<b>53X</b>	53FT Any Height		

#### КОДЫ СТРАН ПО МАРКИРОВКЕ КОНТЕЙНЕРОВ

Код	Страна	Код	Страна
<b>AD</b>	Andorra	<b>LB</b>	Lebanon
<b>AE</b>	United Arab Emirates	<b>LC</b>	St. Lucia
<b>AF</b>	Afghanistan	<b>LI</b>	Liechtenstein
<b>AG</b>	Antigua & Barbuda	<b>LK</b>	Sri Lanka
<b>AI</b>	Anguilla	<b>LR</b>	Liberia
<b>AL</b>	Albania	<b>LS</b>	Lesotho
<b>AM</b>	Armenia	<b>LT</b>	Lituania
<b>AN</b>	Netherlands Antilles	<b>LU</b>	Luxembourg
<b>AO</b>	Angola	<b>LV</b>	Latvia
<b>AQ</b>	Antartica	<b>LY</b>	Libya
<b>AR</b>	Argentina	<b>MA</b>	Morocco
<b>AS</b>	Samoa (American)	<b>MC</b>	Monaco
<b>AT</b>	Austria	<b>MD</b>	Moldova
<b>AU</b>	Australia	<b>MG</b>	Madagascar
<b>AW</b>	Aruba	<b>MI</b>	Midway Islands
<b>AZ</b>	Azerbaijan	<b>MK</b>	Macedonia
<b>BB</b>	Barbados	<b>ML</b>	Mali
<b>BD</b>	Bangladesh	<b>MN</b>	Mongolia
<b>BE</b>	Belgium	<b>MO</b>	Macau
<b>BF</b>	Burkina Faso	<b>MQ</b>	Martinique
<b>BG</b>	Bulgaria	<b>MR</b>	Mauritania
<b>BH</b>	Bahrain	<b>MS</b>	Montserrat
<b>BI</b>	Burundi	<b>MT</b>	Malta
<b>BJ</b>	Benin	<b>MU</b>	Mauritius
<b>BM</b>	Bermuda	<b>MV</b>	Maldives
<b>BN</b>	Brunei Darussalam	<b>MW</b>	Malawi

<b>BO</b>	Bolivia	<b>MX</b>	Mexico
<b>BR</b>	Brazil	<b>MY</b>	Malaysia
<b>BS</b>	Bahamas	<b>MZ</b>	Mozambique
<b>BT</b>	Bhutan	<b>NA</b>	Namibia
<b>BW</b>	Botswana	<b>NC</b>	New Caledonia
<b>BY</b>	Belarus	<b>NE</b>	Niger
<b>BZ</b>	Belize	<b>NF</b>	Norfolk Island
<b>CA</b>	Canada	<b>NG</b>	Nigeria
<b>CC</b>	Cocos Islands	<b>NI</b>	Nicaragua
<b>CF</b>	Cent African Republic	<b>NL</b>	Netherlands
<b>CG</b>	Congo	<b>NO</b>	Norway
<b>CH</b>	Switzerland	<b>NP</b>	Nepal
<b>CI</b>	Ivory Coast	<b>NR</b>	Nauru
<b>CK</b>	Cook Islands	<b>NU</b>	Niue
<b>CL</b>	Chile	<b>NZ</b>	New Zealand
<b>CM</b>	Cameroon	<b>OM</b>	Oman
<b>CN</b>	China	<b>PA</b>	Panama
<b>CO</b>	Colombia	<b>PC</b>	Marshall Islands
<b>CR</b>	Costa Rica	<b>PE</b>	Peru
<b>CU</b>	Cuba	<b>PG</b>	Papua New Guinea
<b>CV</b>	Cape Verde	<b>PH</b>	Philippines
<b>CX</b>	Christmas Islands	<b>PK</b>	Pakistan
<b>CY</b>	Cyprus	<b>PL</b>	Poland
<b>DE</b>	Germany	<b>PM</b>	St. Pierre & Miquelon
<b>DJ</b>	Djibouti	<b>PR</b>	Puerto Rico
<b>DK</b>	Denmark	<b>PT</b>	Portugal
<b>DM</b>	Domenica	<b>PY</b>	Paraguay
<b>DO</b>	Domenican Republic	<b>QA</b>	Qatar
<b>DZ</b>	Algeria	<b>RE</b>	Reunion
<b>EC</b>	Ecuador	<b>RO</b>	Roumania
<b>EE</b>	Estonia	<b>RU</b>	Russia
<b>EG</b>	Egypt	<b>RW</b>	Rwanda
<b>ES</b>	Spain	<b>SA</b>	Saudi Arabia
<b>ET</b>	Ethiopia	<b>SB</b>	Solomon Islands
<b>FI</b>	Finland	<b>SC</b>	Seychelles Islands
<b>FJ</b>	Fiji	<b>SD</b>	Sudan
<b>FK</b>	Falkland Islands	<b>SE</b>	Sweden
<b>FO</b>	Faeroe Islands	<b>SG</b>	Singapore
<b>FR</b>	France	<b>SH</b>	St. Helena
<b>GA</b>	Gabon	<b>SI</b>	Slovenia
<b>GB</b>	United Kingdom	<b>SK</b>	Slovakia
<b>GD</b>	Grenada	<b>SL</b>	Sierra Leone
<b>GE</b>	Georgia	<b>SM</b>	San Marino
<b>GF</b>	French Guyana	<b>SN</b>	Senegal
<b>GH</b>	Ghana	<b>SO</b>	Somalia
<b>GI</b>	Gibraltar	<b>SR</b>	Suriname

<b>GL</b>	Greenland	<b>ST</b>	Sao Tome & Principe
<b>GM</b>	Gambia	<b>SV</b>	El Salvador
<b>GN</b>	Guinea	<b>SY</b>	Syria
<b>GP</b>	Guadeloupe	<b>SZ</b>	Swaziland
<b>GQ</b>	Equatorial Guinea	<b>TC</b>	Turks & Caicos Islands
<b>GR</b>	Greece	<b>TD</b>	Chad
<b>GT</b>	Guatemala	<b>TG</b>	Togo
<b>GU</b>	Guam	<b>TH</b>	Thailand
<b>GW</b>	Guinea Bissau	<b>TJ</b>	Tajikistan
<b>HK</b>	Hong Kong	<b>TM</b>	Turkmenistan
<b>HN</b>	Honduras	<b>TN</b>	Tunisia
<b>HR</b>	Croatia	<b>TO</b>	Tonga
<b>HT</b>	Haiti	<b>TR</b>	Turkey
<b>HU</b>	Hungary	<b>TT</b>	Trinidad & Tobago
<b>ID</b>	Indonesia	<b>TV</b>	Tuvalu
<b>IE</b>	Ireland	<b>TW</b>	Taiwan
<b>IL</b>	Israel	<b>TZ</b>	Tanzania
<b>IN</b>	India	<b>UA</b>	Ukraine
<b>IQ</b>	Iraq	<b>UG</b>	Uganda
<b>IR</b>	Iran	<b>US</b>	U.S.A.
<b>IS</b>	Iceland	<b>UY</b>	Uruguay
<b>IT</b>	Italy	<b>UZ</b>	Uzbekistan
<b>JM</b>	Jamaica	<b>VC</b>	St. Vincent & Grenadines
<b>JO</b>	Jordan	<b>VE</b>	Venezuela
<b>JP</b>	Japan	<b>VG</b>	Virgin Islands (British)
<b>JT</b>	Johnston Island	<b>VI</b>	Virgin Islands (U.S.)
<b>KE</b>	Kenya	<b>VN</b>	Vietnam
<b>KG</b>	Kyrgyzstan	<b>VU</b>	Vanuatu
<b>KH</b>	Kampuchea	<b>WF</b>	Wallis & Futuna
<b>KI</b>	Kiribati	<b>WK</b>	Wake Island
<b>KM</b>	Comoros	<b>WS</b>	Samoa
<b>KN</b>	St. Kitts & Nevis	<b>YD</b>	Yemen (Democratic)
<b>KP</b>	Korea (North)	<b>YE</b>	Yemen Arab Republic
<b>KR</b>	Korea (South)	<b>YU</b>	Yugoslavia
<b>KW</b>	Kuwait	<b>ZA</b>	South Africa
<b>KY</b>	Cayman Islands	<b>ZM</b>	Zambia
<b>KZ</b>	Kazakstan	<b>ZR</b>	Zaire
<b>LA</b>	Lao	<b>ZW</b>	Zimbabwe

СТАНДАРТ ИСО 830-1981 «ГРУЗОВЫЕ КОНТЕЙНЕРЫ – ТЕРМИНОЛОГИЯ»

**ВВЕДЕНИЕ**

ИСО (Международная Организация по Стандартизации) является всемирной федерацией национальных организаций по стандартизации (членов ИСО). Деятельность по разработке Международных Стандартов проводится техническими комитетами ИСО. Любой член организации, заинтересованный в деятельности, для которой был создан технический комитет, имеет право быть представленным в этом комитете. Правительственные и неправительственные международные организации, имеющие связи с ИСО, также принимают участие в работе.

Проекты Международных Стандартов, принятые техническими комитетами, рассылаются членам организации на одобрение перед утверждением их Советом ИСО в качестве Международных Стандартов.

Международный Стандарт ИСО 830 был разработан Техническим Комитетом ИСО/ТК 104, Грузовые контейнеры, и разослан комитетам-членам в июне 1979 года.

Документ был одобрен комитетами-членами ИСО следующих стран: Австралии, Королевства Швейцарии, Малайзии, Индии, Федеративной Республики Бельгии Польши, Мексики, Швеции, Германии, Испании, Болгарии, Румынии, Нидерландов, Югославии, Франции, Италии, Венгрии, СССР, Новой Зеландии, Южно-Африканской Республики, Чехословакии, Ирландии, Дании, США, Объединенного Чили, Китая, Израиля, Турции, Японии, Канады

Комитет-член следующей страны отклонил документ по техническим причинам: Австрии.

Настоящий стандарт отменяет и заменяет Рекомендацию ИСО/Р 830-1968.

© Международная Организация по Стандартизации, 1981  
Издано в Швейцарии

## 1. ЦЕЛЬ И ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

Настоящий международный стандарт устанавливает определения терминов, относящихся к грузовым контейнерам.

## 2. ССЫЛКИ

ИСО 886, Серия I. Грузовые контейнеры – классификация, наружные размеры и номинальные параметры.  
ИСО 1496, Серия 1. Технические условия и испытания.

Часть 1: Общие грузовые контейнеры.

Часть 2: Изотермические контейнеры.

Часть 3: Контейнеры-цистерны для жидкостей и газов.

Часть 5: Контейнеры-платформы.

Часть 6 а): Контейнеры на базе платформ с неполной верхней рамой и жестко закрепленными торцами.

Часть 6 с): Контейнеры на базе платформ с полной верхней рамой.

ИСО 1894: Грузовые контейнеры 1 серии общего назначения. Минимальные внутренние размеры.

ИСО 6348: Грузовые контейнеры – кодирование, обозначения и маркирование.

## 3. ОБЩИЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ

3.1 грузовой контейнер: Предмет транспортного оборудования:

а) имеющий постоянный характер и поэтому достаточно прочный, чтобы быть пригодным для многократного использования;

б) специальной конструкции, позволяющей удобную перевозку грузов одним или несколькими видами транспорта без промежуточной разгрузки;

в) снабженный приспособлениями, позволяющими его быструю перегрузку, в частности, передачу с одного вида транспорта на другой;

г) изготовленный таким образом, чтобы его было легко загружать и разгружать;

д) имеющий внутренний объем 1 м<sup>3</sup> (35,3 куб. футов) или более.

Термин «грузовой контейнер» не включает ни транспортных средств, ни обычной упаковки.

**3.2 грузовой контейнер ИСО:** Грузовой контейнер, соответствующий всем стандартам ИСО на контейнеры, существующим в момент его изготовления.

## 4 ТИПЫ КОНТЕЙНЕРОВ

**4.0 Общие сведения**  
**4.0.1 Классификация**

Типы контейнеров (см. табл. 1) объединены в группы: группы подразделяются согласно следующим принципам: вид транспорта, вид груза, физические характеристики контейнера. Поэтому:

а) Имеется в виду, что контейнеры предназначены для использования на всех видах наземного транспорта – автомобильном, железнодорожном и морском, если не имеют других технических требований. Только для авиационных контейнеров (см. ниже, п. 4.1.3) сделаны особые ссылки на вид транспорта при классификации типов контейнеров ИСО.

б) Основная классификация сделана по видам грузов, для которых контейнер предназначается первоначально.

Универсальные контейнеры (см. п. 4.1.1) включают те, которые не были первоначально или специально предназначены для особой категории груза. Эта группа подразделяется по конструкции и/или средствам выполнения загрузки (упаковки) и выгрузки. Контейнеры для специальных грузов (см. п. 4.1.2) включают предназначенные для грузов, чувствительных к температуре, для жидкостей и газов, неслеживающихся твердых сыпучих грузов и для особых категорий, например, автомашин или скота. Эта группа подразделяется по соответствующим физическим характеристикам контейнера, например, способности поддерживать заданную температуру в определенных условиях, испытательному давлению и т.д.

**4.0.2 Коды типов контейнеров**

Коды типов контейнеров даны в ИСО 6346. Код типа состоит из 2 арабских цифр, первая означает категорию, вторая – определенные физические характеристики или другие свойства.

### ПРИМЕЧАНИЕ

1. Ни сводный список, ни следующие далее определения не исчерпывают список типов контейнеров.

2. В разделах 4.1.1, 4.1.2, 4.1.3 в скобках после типа контейнера дана ссылка на документ, содержащий технические требования и методы испытаний для данного типа контейнера.

3. Если коды типа стоят вместе с определениями, то они даны только как типичные примеры.

**4.1 Определения**

**4.1.1 контейнеры универсальные:** Этот общий термин применим для любого типа контейнеров, не предназначенных для перевозки воздушным транспортом и не предназначенных первоначально для перевозки особых видов грузов, например, грузов, требующих регулировки температуры, жидкостей или газов, сухих сыпучих или таких грузов, как легковые автомобили и скот.

**4.1.1.1 контейнер общего назначения (ИСО 1496/1):** Контейнер полностью закрытый и пылеводонепроницаемый, имеющий жесткую крышу, жесткие боковые стенки, жесткие торцевые стенки, имеющий хотя бы в одной торцевой стенке двери и предназначенный для перевозки и хранения широкой номенклатуры грузов. Простейшему виду такого контейнера дан код типа 00. Контейнер общего назначения, имеющий открывающуюся крышу (см. 6.1.11.1), может использоваться для такой же специальной цели, как и открытый сверху контейнер. Такому контейнеру дан код типа 03.

**4.1.1.2 контейнер особого назначения:** Этот общий термин применим ко всем универсальным контейнерам, имеющим конструктивные особенности, либо для облегчения укладки груза и выгрузки иначе, чем через двери в одном торце, либо для других особых целей, например, вентиляции. Типы контейнеров, включенных в это общее понятие, указаны в пп. 4.1.1.2.1-4.1.2.4 включительно.

**4.1.1.2.1 контейнер закрытый вентилируемый:** Контейнер закрытого типа, аналогичный контейнеру общего назначения, но специально предназначенный для транспортировки грузов, требующих естественную или принудительную вентиляцию. Коды типа для наиболее простых видов этих контейнеров:

- 10 для транспортировки грузов, требующих естественной вентиляции,
- 15 для контейнеров с принудительной вентиляцией.

**4.1.1.2.2 контейнер открытый сверху [ИСО 1496/1]:** Контейнер, сходный во всех отношениях с контейнером общего назначения, за исключением того, что у него нет жесткой крыши, но может быть гибкий раздвижной или съемный чехол, сделанный например, из брезента или пластика, или армированного пластического материала и обычно поддерживаемый откидными или съемными балками крыши. Такие контейнеры могут иметь откидные или съемные верхние торцевые поперечные элементы над своими торцевыми дверями. Простейшему виду контейнеров этого типа дан код 50.

**4.1.1.2.3 контейнер на базе платформы:** Контейнер, не имеющий боковых стенок, но имеющий такое же основание, как контейнер-платформа. Этот общий термин применим для любого универсального контейнера, не имеющего жестких боковых стенок или заменяющих их рам, способных выдерживать все нагрузки, которые может нести или передавать боковая стенка контейнера общего назначения, и имеющего по этой причине раму основания, подобную раме контейнера-платформы. (см. 4.1.1.2.4).

**4.1.1.2.3.1 контейнер на базе платформы (открытый сбоку) с полной верхней рамой (ИСО 1496/6 с):** Контейнер на базе платформы, имеющий постоянную жестко закрепленную конструкцию, несущую продольную нагрузку между торцами крыши.

ПРИМЕЧАНИЕ – термин «нагрузка» используется для обозначения статического или динамического усилия, а не нагрузки от груза. Контейнерам этого типа присвоены следующие коды типа;

- 65 для имеющих жесткую крышу и жесткие торцевые стенки;
- 54 для открытых сверху, с жесткими торцевыми стенками;
- 55 для открытых сверху и открытых с торцов (каркасного типа).

**4.1.1.2.3.2 контейнер на базе платформы с неполной верхней рамой и жестко закрепленными торцами [(ИСО 1496/6 а)]:** Контейнер на базе платформы без постоянной жестко закрепленной продольной несущей конструкции между верхними торцами. Контейнеры этого типа имеют коды 61 и 62.

**4.1.1.2.3.3 контейнер на базе платформы с неполной верхней рамой и складными торцами:** Контейнер на базе платформы с неполной верхней рамой (как в п. 4.1.1.2.3.2), но имеющий складные торцевые рамы с полным поперечным рамным соединением между угловыми стойками. Контейнеры этого типа имеют коды 63 и 64.

**4.1.1.2.4 контейнер-платформа [(ИСО 1496/5)]:** Грузовая платформа, вообще не имеющая верхней рамы, но той же длины и ширины, что и основание контейнера данной серии, и оборудованная верхними и нижними

угловыми фитингами, расположенными в плане как и на других контейнерах серии 1, таким образом, чтобы можно было использовать некоторые одинаковые приспособления для подъема и закрепления. Контейнеры-платформы имеют код типа 60.

**4.1.2 контейнеры для специальных грузов:** Это общий термин, применяемый для обозначения контейнеров тех типов, которые по конструкции предназначаются для перевозки грузов особых категорий. Этот термин обозначает типы контейнеров, данных в п.п. 4.1.2.1-4.1.2.4 включительно.

**4.1.2.1 изотермический контейнер (ИСО 1496/2):** Контейнер с изолированными стенками, дверями, полом и крышей, которые обеспечивают ограничение теплообмена между внутренним пространством контейнера и внешней средой. Терминология по изотермическим контейнерам дана в п. 7.1.

**4.1.2.1.1 термоизолированный контейнер:** Изотермический контейнер без применения холодильных и/или отопительных установок. Контейнеры этого типа имеют коды 20 и 21.

**4.1.2.1.2 рефрижераторный контейнер с восполняемым хладагентом:** Изотермический контейнер, имеющий в качестве хладагента:

- лед;
- сухой лед, с регулируемой или нерегулируемой возгонкой;
- сжиженные газы, с регулируемым или нерегулируемым испарением.

В этом определении имеется в виду, что такой контейнер не требует наружного источника энергии или подачи горючего. Рефрижераторные контейнеры имеют код типа 30.

**4.1.2.1.3 рефрижераторный контейнер с машинным охлаждением:** Изотермический контейнер, имеющий холодильную установку (механический компрессор, абсорбционную установку и т.д.). Контейнеры этого типа имеют код 31.

**4.1.2.1.4 отапливаемый контейнер:** Изотермический контейнер, имеющий обогревательное устройство. Отапливаемые контейнеры имеют код типа 22.

**4.1.2.1.5 рефрижераторный и отапливаемый контейнер:** Изотермический контейнер, обслуживаемый холодильным устройством (механическим или с восполняемым хладагентом) и обогревательной установкой. Этот тип контейнеров имеет код 32.

**4.1.2.2 контейнер-цистерна (ИСО 1496/3):** Контейнер включает два основных элемента: цистерну или цистерны и каркас (рамные элементы), соответствующие требованиям международного стандарта ИСО 1496/3. Терминология, связанная с контейнерами-цистернами, дана в п. 7.2. Контейнеры этого типа имеют коды 70-79.

**4.1.2.3 контейнер для сыпучих грузов (временное определение):** Контейнер, состоящий из несущей груз конструкции, жестко закрепленной в каркасе контейнера ИСО серия 1, для перевозки сыпучих грузов без упаковки. Терминология, связанная с контейнерами для сыпучих грузов, дана в 7.3. Код типа этих контейнеров – 80 и 81.

**4.1.2.4 контейнеры для других видов грузов:** Разные типы контейнеров – для перевозки автомобилей, скота и другие, построенные, в общем, согласно требованиям ИСО к контейнерам и предназначенные только/или первоначально для перевозки особых грузов. Номера кода типа были присвоены контейнерам для скота (85) и автомобилей (86); существуют еще резервные номера для других особых видов грузов.

#### 4.1.3 контейнеры авиационные

ПРИМЕЧАНИЕ – Терминология и определения связанные с авиационными контейнерами, в настоящее время в стадии рассмотрения. Авиационные контейнеры имеют коды 90-99.

## 5. ХАРАКТЕРИСТИКИ КОНТЕЙНЕРА

### 5.1 Обозначения 5.1.1 Серии

Три серии контейнеров были изучены в ИСО. Каждая серия включает в себя контейнеры, связанные по размерам между собой, но не с контейнерами других серий.

**Серия 1** предназначена для межконтинентальных перевозок.

**Серия 2** была предназначена для внутриконтинентальных систем, но из-за постоянного уменьшения их применения, она не включается больше в международные стандарты.

**Серия 3** была предназначена преимущественно для внутриконтинентальных систем и в будущем будет включена в технический отчет ИСО.

### 5.1.2 Обозначение размеров

Для контейнеров серии 1 используются следующие обозначения размеров данные в табл.2.

### 5.1.3 Коды размеров контейнеров

Коды размеров даны в ИСО 6346. Код размера состоит из 2 арабских цифр. Для контейнеров с номинальной длиной 3000 мм (10 фут.) или более – первая цифра означает длину, вторая высоту и наличие или отсутствие паза для Г-образной части полуприцепа типа «гусиная шейка».

### 5.2 Определения относящиеся к размерам и емкости 5.2.1 Наружные размеры

**5.2.1.1 номинальные размеры:** Размеры, не считая допусков, округленные до следующей удобной цифры, по которым можно опознать контейнер. Они даны в ИСО 668 и обычно выражены в английских мерах.

**5.2.1.2 фактические размеры:** Максимальные общие наружные размеры (включая положительные допуски, где они нужны) длины, ширины и высоты, измеряемые вдоль наружных кромок контейнера.

ПРИМЕЧАНИЕ – Допуски к диагоналям, приемлемые для всех шести групп контейнера выражены в рамках допустимой разницы между длиной диагоналей (измеряемой между центрами проемов угловых фитингов) данной грани.

**5.2.2 внутренние размеры:** Это размеры максимального (без внутренних выступов) прямоугольного параллелепипеда, который можно вписать в контейнер, если не учитывать выступающие внутрь части верхних угловых фитингов. Если нет других технических требований, термин «внутренние размеры» – синоним термина «внутренние размеры без учета внутренних выступов». Некоторые требования, регулирующие внутренние размеры, даны в ИСО 1894 и в ИСО 1496/1 и ИСО 1496/2.

**5.2.3 дверной проем:** Этот термин обычно сохраняют для определения размеров проема двери (торцевой), т.е. размеры высоты и ширины прямоугольного параллелепипеда без внутренних выступов, который может войти в контейнер через проем данной двери. Минимальные дверные проемы установлены в ИСО 1496/1 для некоторых контейнеров общего назначения.

ПРИМЕЧАНИЕ – См. определение "проема" в п. 6.1.11.1.

**5.2.4 внутренний объем:** Объем, определенный умножением внутренних размеров, т.е. это произведение внутренних длины, ширины и высоты. Если нет других технических требований, термин «внутренний объем» – синоним терминов «внутренний объем без учета внутренних выступов», «емкость» или «емкость без учета внутренних выступов».

### 5.3 Определения, относящиеся к номинальным параметрам и массе

ПРИМЕЧАНИЕ – Термин «вес» еще широко применяется (но неправильно) вместо «массы».

**5.3.1 максимальная масса брутто (R):** Это максимально допустимое сочетание массы тары контейнера и его груза, т.е. максимальная рабочая масса брутто. Масса брутто контейнера является одновременно максимальной массой для транспортировки и минимальной массой для испытаний. Максимальные массы брутто даны в ИСО 668.

**5.3.2 масса тары (T):** Масса порожнего контейнера, включая всю арматуру и приборы, принадлежащие особому типу контейнера в его нормальном рабочем состоянии, т.е. в случае, рефрижераторного контейнера с машинным охлаждением: с установленными приборами, и, если надо, баком, полностью заправленным горючим.

**5.3.3 полезная нагрузка (P):** Максимально допустимая масса полезного груза (включая приспособления для закрепления груза или прокладки, которые в его обычном рабочем состоянии не принадлежат контейнеру), определенная вычитанием массы тары (T) из максимальной массы брутто (R).

#### **5.4 Определения, относящиеся к эксплуатационным характеристикам**

**ПРИМЕЧАНИЕ** – Характеристики, определяемые ниже, отнюдь не исчерпывают понятие «работопригодность» контейнеров разных типов: это только характеристики требующие определения.

**5.4.1 способность к штабелированию:** Способность контейнера выдерживать определенное число полногруженных контейнеров одинаковой номинальной длины и массы брутто в условиях ускорения, возникающего в рамках ячеек судов, с учетом относительных эксцентриситетов между контейнерами в соответствии с зазорами рам ячеек.

**5.4.2 способность к сжатию:** Способность контейнера выдерживать продольные ускорения, которые можно ожидать в рабочих условиях, когда контейнер закреплен за приспособления на раме его основания к транспортному средству.

**5.4.3 способность пола выдерживать нагрузку:** В обычном понимании термин «нагрузка на пол» обозначает статическую или динамическую нагрузку, вызываемую полезной нагрузкой или колесами оборудования, используемого для загрузки или разгрузки контейнера. Но в контексте об испытаниях грузовых контейнеров этот термин используется для обозначения способности пола контейнера выдерживать нагрузки, вызываемые колесами погрузочного оборудования с определенными характеристиками.

**5.4.4 жесткость:** Способность контейнера выдерживать установленные величины поперечных или продольных усилий, вызывающих перекося, особенно в результате движения судна.

**5.4.5 пылеводонепроницаемость:** Способность выдерживать установленные испытания на пылеводонепроницаемость (устойчивость против влияния погоды).

## **6. ОПРЕДЕЛЕНИЯ, ОТНОСЯЩИЕСЯ К ОСНОВНЫМ ЭЛЕМЕНТАМ И КОНСТРУКЦИЯМ КОНТЕЙНЕРОВ**

### **6.1 Основные элементы**

**6.1.1 угловые фитинги:** Детали, расположенные в углах контейнера, обеспечивающие установку, штабелирование, перегрузку и закрепление контейнера.

### **6.1.2 Верхние и нижние торцевые поперечные элементы**

**6.1.2.1 верхний торцевой поперечный элемент:** Поперечный рамный элемент наверху торцевой рамы контейнера. (см. 6.2.3), соединяющий верхние угловые фитинги на одном данном торце. Если эти элементы установлены над торцевыми дверями, они обычно называются верхними дверными балками и в контейнерах, открытых сверху, они часто бывают откидными («поворотными» или «навесными»), а иногда целиком съемными. Контейнеры на базе платформ с отдельно стоящими (угловыми) стойками не имеют верхних торцевых поперечных балок.

**6.1.2.2 нижний торцевой поперечный элемент:** Это поперечный элемент рамы внизу торцевой рамы (см.

6.2.3) контейнера, соединяющий нижние угловые фитинги данного торца. Если он установлен под торцевой дверью, он обычно называется «дверной порог».

### **6.1.3 Верхние и нижние боковые балки**

**6.1.3.1 верхняя боковая балка:** Продольный элемент рамы наверху боковой стенки контейнера, соединяющий верхние угловые фитинги данной боковой стенки. В контейнерах на базе платформ, открытых сбоку и сверху, эти продольные элементы могут быть съемными и необязательно предназначены для восприятия продольных нагрузок. В контейнерах открытых сверху они могут использоваться как опора съемных (или раздвижных) балок крыши, которые в свою очередь служат опорой брезентового или пластикового чехла.

**6.1.3.2 нижняя боковая балка:** Продольный рамный элемент внизу боковой стенки контейнера, соединяющий нижние, угловые фитинги данной боковой стенки.

**6.1.4 угловая стойка:** Вертикальный элемент рамы на любой стороне «торцевой рамы» (см. 6.2.3) контейнера, соединяющий верхний и нижний фитинги (и этим образующий «угловую раму»).

**6.1.5 пол:** Это часть, служащая опорой для полезной нагрузки в контейнере. Он обычно собран из ряда планок или панелей. В определенных категориях изотермических контейнеров части пола могут быть специально предназначены для пропуска воздуха (или газа) под грузом.

**6.1.6 опора пола:** Это детали «рамы основания» (см. 6.2.1) контейнера, служащие опорами пола. В универсальных контейнерах они обычно укладываются поперек. В таких случаях, их обычно называют еще «поперечные элементы» или «промежуточные поперечные элементы», т.е. поперечные элементы в раме основания, промежуточные между «нижними торцевыми промежуточными элементами» в «торцевой раме». В контейнерах на базе платформ поперечные планки пола иногда опираются на дополнительные продольные элементы, в этих случаях их можно также считать опорами пола.

**6.1.7 балки крыши:** Элементы, установленные поперек крыши контейнера и образующие либо часть жесткой рамы крыши, либо поддерживающие гибкие, мягкие съемные чехлы, – в этом случае они обычно съемные или имеют раздвижную конструкцию для удобства загрузки контейнера сверху.

**6.1.8 проемы для виЛ:** Армированные проемы, идущие поперек «рамы основания» контейнера, проходящие сквозь нижние боковые балки в установленных местах, для прохода виЛ подъемных устройств, переносящих контейнер.

**6.1.9 зоны для подъема захватными лапами:** Ниши в нижних боковых балках контейнера, имеющие специальные характеристики, позволяющие использование захватных лап для подъема и переноса контейнера.

**6.1.10 паз для Г-образной части полуприцепа типа «гусиная шейка»:** Это ниша на одном торце (обычно на переднем торце) контейнера, предназначенная для размещения поднятой части шасси этого полуприцепа. В некоторых типах контейнеров пазы для Г-образной части имеются на каждом торце.

### **6.1.11 Проемы (двери)**

**6.1.11.1 проем:** Открытая часть контейнера, закрываемая съемной или раздвижной панелью, рассчитанная как несущая конструкция, пылеводонепроницаемая и достаточно герметичная.

ПРИМЕЧАНИЕ – Термин «открытый» – это понятие, означающее, что одна или обе стороны боковых, торцевых стенок или крыша контейнера постоянно открыты. Это понятие относится также к контейнерам, имеющим мягкие чехлы.

**6.1.11.2 торцевая дверь:** Навесная несущая панель, расположенная на одной торцевой стенке, могущая закрывать или открывать проем, имеющий установленную минимальную ширину и высоту (см. 5.2.3).

**6.1.11.3 боковая дверь:** Навесная несущая панель, расположенная в боковой стенке, могущая закрывать или

открывать проем неустановленных размеров, но, по крайней мере, достаточных для прохода человека.

**6.1.11.4 чехлы:** Гибкие съемные материалы (куски брезента, пластика или материала с пропиткой), обычно предназначенные для обеспечения пылеводонепроницаемого закрытия контейнера, открытого сверху, сбоку и/или с торца.

**6.1.11.5 отверстие вентиляционное:** Отверстие для обмена воздуха между внутренним объемом контейнера и наружной атмосферой.

**6.1.12 опорные площадки:** Участки основания контейнера, специально сконструированные для передачи нагрузки части или всей массы контейнера на продольные элементы транспортного средства.

**6.1.13 зоны передачи нагрузки:** Зоны, в пределах которых могут находиться опорные площадки.

**6.1.14 усиливающие накладки:** Горизонтальные усиливающие пластины, прилежащие к верхним и/или нижним угловым фитингам, для предохранения соответствующих частей контейнера от контактных повреждений в случае неправильного расположения крепежных и/или подъемных устройств.

**6.2 Конструкции 6.2.1 рама основания:** Жесткий узел, в котором обычно находятся следующие части:

- a) 4 нижних угловых фитинга;
- b) две нижних боковых балки;
- c) два нижних торцевых поперечных элемента;
- d) пол и опорные балки пола (кроме цистерны);
- e) такие факультативные приспособления, как пазы для вилок, зоны для захватных лап, и/или паз для Г-образной части полуприцепа типа «гусиная шейка».

**ВНИМАНИЕ:** См. примечание 1 к п. 6.2.3 «торцевая рама».

**ПРИМЕЧАНИЕ:** В некоторых случаях рама основания будет также включать зоны передачи нагрузки. Это дополнительные детали, установленные в предписанных местах для обеспечения передачи нагрузки от контейнера на транспортное средство.

Термин «основание» иногда используется в роли синонима термина «рама основания».

**6.2.2 тип платформы:** Термин, применяемый для рам оснований подобных платформам (контейнерам) без боковых стенок, т.е. открытых сбоку.

**6.2.3 торцевая рама:** Узел на любом конце контейнера, состоящий из двух верхних и двух нижних угловых фитингов, двух угловых стоек и верхнего и нижнего поперечных элементов.

**ПРИМЕЧАНИЕ**

1. Этот широко используемый термин накладывается на термин «рама основания» до такой степени, что нижний угловой фитинг и нижний торцевой поперечный элемент фигурируют в обоих.
2. Этот термин также включает термин «угловая конструкция» – узел, состоящий из верхнего и нижнего угловых фитингов и угловой стойки.
3. Осторожно используйте эти термины.

**6.2.4 торцевая стенка:** Торцевая панель грузового контейнера, охватываемая торцевой рамой и прикрепленная к ней, но не включающая торцевой рамы.

**ПРИМЕЧАНИЯ**

1. Если нет других технических требований, то она должна быть полностью несущей до минимального значения, требуемого для данного типа контейнера.
2. Упомянутые «равнозначные рамы» означают рамы, имеющие одинаковую прочность с торцевыми стенками, но необязательно одинаковую с ними пылеводонепроницаемость.
3. Иногда мы говорим о «заднем» или «переднем» торце контейнера. Задним обычно считается торец с дверью, а «передним» – противоположный тому, который имеет дверь. Таких терминов следует избегать, если торцы контейнера идентичны и если необходимо различать два торца, тогда нужно делать

ссылку на одни и те же особенности, которые четко отличают один торец от другого (например, маркировка, таблички, приспособления для разгрузки и т.д.).

**6.2.5 боковая стенка:** Боковая панель контейнера, охватываемая верхними и нижними боковыми балками или угловыми конструкциями, прикрепленная к ним, но не включающая их (см. примечание 2 к п. 6.2.3). Термин «боковая стенка» не включает составные части рамы, расположенные внизу.

#### ПРИМЕЧАНИЕ

1. Боковые стенки должны, если не имеют других технических требований, быть несущими до минимального значения, требуемого для данного типа контейнера. 2. Упомянутые «равнозначные конструкции» означают конструкции, имеющие прочность, одинаковую с боковыми стенками, но необязательно одинаковую с ними пылеводонепроницаемость. 3. Иногда используется термин «боковая рама», но так как его нельзя определить, не дублируя гораздо чаще употребляемые термины «торцевая рама» и «рама основания», то лучше не пользоваться им, кроме как для контейнера-цистерны.

**6.2.6 крыша:** Жесткий пылеводонепроницаемый конструктивный узел, образующий верхнюю плоскость контейнера, охватываемый и поддерживаемый верхними торцевыми поперечными элементами и верхними боковыми балками. Будучи жесткими узлами, крыши в некоторых случаях, однако, могут быть съемными.

## 7. ОПРЕДЕЛЕНИЯ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ ДЛЯ НЕКОТОРЫХ ТИПОВ КОНТЕЙНЕРОВ

### 7.1 Изотермические контейнеры

**7.1.1 съемное оборудование:** Холодильное и/или обогревательное оборудование, разработанное первоначально для навешивания на изотермические контейнеры или для съема с них при передаче между разными видами транспорта.

**7.1.1.1 расположенное внутри:** Полностью в пределах наружной обшивки (изотермического) контейнера, как указано в ИСО 668.

**7.1.1.2 расположенное снаружи:** Частично или полностью за пределами наружной обшивки (изотермического) контейнера, как указано в ИСО 668. Имеется в виду в этом определении, что прибор, расположенный снаружи, должен быть съемным или откидным для облегчения перевозки на некоторых видах транспорта.

**7.1.2 рейки:** Элементы, выступающие от внутренних стенок (изотермического) контейнера, чтобы держать груз дальше от стенок с целью обеспечить проход воздуха. Они могут быть единым целым со стенками, прикрепленными к стенкам, либо устанавливаться при загрузке.

**7.1.3 переборка:** Перегородка (в изотермическом контейнере), создающая отдельный отсек и/или канал для прохода воздуха циркулирующего или из воздухопровода. Она может быть единой частью аппаратуры или отдельным элементом.

**7.1.4 канал для воздуха в потолке:** Проход или проходы (в изотермическом контейнере), расположенные в непосредственной близости к потолку с целью прямого вентилирования.

**7.1.5 канал для воздуха в полу:** Проход или проходы (в изотермическом контейнере), расположенные под плоскостью, поддерживающей груз, для прямого вентилирования.

### 7.2 Контейнеры-цистерны

**7.2.1 каркас:** Конструкция, включающая рамные элементы, защищающие цистерну; торцевую раму и все элементы, способные выдерживать нагрузки, но не предназначенные заключать в себе транспортируемый груз, и передающие статические и динамические нагрузки, возникающие при подъеме, перегрузке, закреплении и перевозке контейнера-цистерны.

**7.2.2 цистерна или цистерны:** Емкость или емкости и соответствующие трубопроводы и арматура,

предназначенные заключать в себе перевозимые грузы.

**7.2.3 отсек:** Любая непроницаемая для жидкости секция цистерны, образованная оболочкой, торцами или переборками. Следует отметить, что противовсплесковые, предохранительные или прочие перфорированные пластины не образуют отсеков в значении этого определения.

**7.2.4 газ:** Газ или пары с давлением испарения выше 3 бар (абсолютное) при 50°C или иное, установленное соответствующими органами. 1 бар = 105 Паскалей = 105 Ньютонов/метр<sup>2</sup>.

**7.2.5 жидкость:** Жидкое вещество с давлением испарения не выше 3 бар (абсолютное) при 50°C.

**7.2.6 соответствующий орган:** Орган или органы, назначенные как таковые в каждой стране и в каждом отдельном случае правительством.

**7.2.7 опасные грузы:** Вещества, причисляемые к опасным Комитетом экспертов ООН по перевозке опасных грузов, или соответствующим органом, как указано в 7.2.6.

**7.2.8 максимально допустимое рабочее давление:** Давление, установленное для данного типа цистерн либо соответствующим органом, либо ответственным сотрудником, при давлении выше этого цистерна использоваться не должна.

**7.2.9 испытательное давление:** Давление абсолютное или относительное при котором цистерна испытывается.

**7.2.10 общая емкость:** Объем воды, целиком заполняющей цистерну при 20°C.

**7.2.11 незаполненная емкость:** Эта часть «общей емкости» цистерны, не заполненная грузом, выраженная в процентах к общей емкости.

### 7.3 Контейнеры для твердых сыпучих грузов

ПРИМЕЧАНИЕ – Терминология и определения, относящиеся к контейнерам для твердых сыпучих грузов находятся в разработке.

**7.3.1 твердые сыпучие грузы:** Масса отдельных частиц твердого вещества, обычно сильно сцепляющихся друг с другом и текущих или могущих течь, как жидкость.

### 7.4 Контейнеры на базе платформы

**7.4.1 неполная верхняя рама:** Конструкция без каких-либо постоянно закрепленных продольных связующих элементов между торцами, кроме связующих элементов у основания.

**7.4.2 полная жестко закрепленная торцевая конструкция:** Нескладывающаяся торцевая рама с поперечными элементами конструкции, соединяющими угловые стойки.

**7.4.3 полная складывающаяся торцевая конструкция:** Складывающаяся торцевая рама с поперечными элементами конструкции, соединяющими угловые стойки.

**7.4.4 пакет складных контейнеров:** Определенное количество одинаковых и однотипных складных контейнеров, сложенных в единый блок (модуль).



[наверх](#)

---

ТИПАЖИ (ПО НАЗНАЧЕНИЮ, ГЕОМЕТРИЧЕСКИМ ПАРАМЕТРАМ)

## Стандартные контейнеры (dry freight containers)



[20-футовый стандартный контейнер](#)



[40-футовый стандартный контейнер](#)



[40-футовый high cube контейнер](#)



[45-футовый high cube контейнер](#)

## Рефрижераторные контейнеры



[20-футовый рефрижераторный контейнер](#)



[40-футовый рефрижераторный контейнер](#)



[40-футовый high cube рефрижераторный контейнер](#)

## Изолированные контейнеры



[20-футовый изолированный контейнер](#)

## Вентилируемые контейнеры



[20-футовый вентилируемый контейнер](#)

## Open Top контейнеры



[20-футовый Open Top контейнер](#)



[40-футовый Open Top контейнер](#)

### Flatrack контейнеры



[20-футовый Flatrack контейнер](#)



[40-футовый Flatrack контейнер](#)

### Танк-контейнеры



[Танк-контейнер](#)

### Контейнеры для насыпных грузов



[20-футовый контейнер для насыпных грузов](#)