

تعديلات عام 2013 على الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات لعام 1972

(اتفاقية سلامة الحاويات لعام 1972)

(القرار MSC.355(92))

《1972 年国际安全集装箱公约》（《安全集装箱公约》）
2013 年修正案

(第MSC.355(92)号决议)

2013 AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR
SAFE CONTAINERS (CSC), 1972

(Resolution MSC.355(92))

AMENDEMENTS DE 2013 À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1972
SUR LA SÉCURITÉ DES CONTENEURS (CONVENTION CSC)

(Résolution MSC.355(92))

ПОПРАВКИ 2013 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО БЕЗОПАСНЫМ
КОНТЕЙНЕРАМ (КБК) 1972 ГОДА

(Резолюция MSC.355(92))

ENMIENDAS DE 2013 AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA SEGURIDAD
DE LOS CONTENEDORES, 1972 (CONVENIO CSC)

(Resolución MSC.355(92))

第 MSC.355(92)号决议
(2013年6月21日通过)

《1972年国际集安全装箱公约（CSC）》修正案

海上安全委员会，

忆及《国际海事组织公约》关于本委员会职能的第二十八条第（二）款，

注意到《1972年国际安全集装箱公约》（以下称“该公约”）第十条关于修正该公约附则的特别程序，

在其第九十二届会议上，审议了按照该公约第十条第1和2款规定的程序提出的该公约修正案，

1. 通过该公约附则的修正案，其文本载于本决议之附件；
2. 按该公约第十条第3款规定，决定该修正案将于2014年7月1日生效，除非在2014年1月1日之前，有5个或更多的缔约国通报秘书长表示反对该修正案；
3. 要求秘书长遵照该公约第十条第2款规定，将本决议及其附件中的修正案文本的核证无误副本分发给所有缔约国供其接受；
4. 还要求秘书长将按照该公约第十条提出的任何要求和送交的任何文件以及该修正案生效日期通知所有缔约国和本组织会员。

附件

《1972年国际安全集装箱公约（CSC）》修正案

附则一

集装箱试验、检查、认可和保养规则

第一章

所有认可制度的通用规则

- 1 在第一章的标题后加入下列文本：

“**一般规定**

就本附则而言，下列定义须适用：

字母 g 系指标准重力加速度； g 等于 9.8 m/s^2 。

载荷一词，当用于表示物理数量单位时，用质量表示。

最大营运总质量或额定质量或 R 系指集装箱和所装货物的最大的允许总质量。字母 R 以质量单位表示。当各附则是以从该值得出的重力为依据时，作为惯性力的该力以 Rg 表示。

最大允许有效载荷或 P 系指最大营运总质量或额定质量与空箱质量之差，字母 P 以质量单位表示。当各附则是以从该值得出的重力为依据时，作为惯性力的该力以 Pg 表示。

空箱质量系指包括固定附属装置在内的空集装箱的质量。”

第1条 – 安全认可牌

- 2 第一条第 1(2)项修正为：

“(2) 每只集装箱上所有的最大营运总质量标志应与安全认可牌上的最大营运总质量值一致。”

- 3 第 2(1)项修正为：

“(1) 该牌须载有至少以英文或法文写成的下述资料：

“集装箱公约安全认可”

认可国家和认可的查询号

制造日期（年、月）

厂商的集装箱识别号，如为号码不详的现有集装箱，则由主管机关指定号码
最大营运总质量（kg 和 lbs）
1.8 g 的允许堆码载荷（kg 和 lbs）
横向扭曲试验力（牛顿）”；

4 在第 3 款的末尾新增如下文本：

“，应在其下次计划检查时或之前或主管机关认可的任何其他日期之前，但不迟于 2015 年 7 月 1 日进行标记。”；

5 在现有第 4 款之后新增第 5 款如下：

“5 在 2014 年 7 月 1 日以前完成制造的集装箱，只要未进行结构改装，在该日期之前可保留公约允许的安全认可牌。”

第四章 认可现有集装箱和在制造时没经过 认可的新集装箱的规则

第 9 条 – 认可现有集装箱

6 第 1(3)和 1(5)项修正为：

“(3) 最大营运总质量；”

“(4) 1.8 g 的允许堆码载荷（kg 和 lbs）；和”

第 10 条 – 在制造时没经过认可的新集装箱

7 第(3)和(5)项修正为：

“(3) 最大营运总质量；”

“(5) 1.8 g 的允许堆码载荷（kg 和 lbs）；和”

附录

8 附录中转载的安全认可牌范例的第 4 行、第 5 行和第 6 行修正如下：

“最大营运总质量.....kg.....lbs
1.8 g 的允许堆码载荷.....kg.....lbs
横向扭曲试验力.....牛顿”。

9 附录的 4 至 8 项修正如下：

“4 最大营运总质量 (kg 和 lbs)。

5 1.8 g 的允许堆码载荷 (kg 和 lbs)。

6 横向扭曲试验力 (牛顿)。

7 牌上所示端壁强度，仅在端壁的设计承受力小于或大于最大允许有效载荷的重力的 0.4 倍 (即 0.4 Pg) 时，才应在牌照上进行标识。

8 牌上所示侧壁强度，仅在侧壁的设计承受力小于或大于最大允许有效载荷的重力的 0.6 倍 (即 0.6 Pg) 时，才应在牌照上进行标识。”

10 现有 10 和 11 由下列替代：

“10 只有当认可集装箱单门营运时，才应在牌照上注明单门的堆码强度。该标记应为：对 1.8 g 的单门允许堆码载荷 (...kg...lbs)。该标记应显示在紧靠堆码试验数值处 (参见第 5 行)。

11 只有当认可集装箱单门营运时，才应在牌照上注明单门的扭曲强度。该标记应为：横向扭曲试验力 (...牛顿)。该标记应显示在紧靠扭曲试验数值处 (参见第 6 行)。”

附则二 结构安全要求和试验

11 在附则二的标题后加入下列文本：

“一般规定

就本附则而言，须适用下列定义：

字母 *g* 系指标准重力加速度；*g* 等于 9.8 m/s²。

载荷一词，当用于表示物理数量单位时，用质量表示。

最大营运总质量或额定质量或 *R* 系指集装箱及其货物的最大允许总质量。字母 *R* 以质量单位表示。当各附则是以从该值得出的重力为依据时，作为惯性力的该力以 *Rg* 表示。

最大允许有效载荷或 *P* 系指最大营运总质量或额定质量与空箱质量的差，字母 *P* 以质量单位表示。当各附则是以从该值得出的重力为依据时，作为惯性力的该力以 *Pg* 表示。

空箱质量系指包括固定附属装置在内的空集装箱的质量。”

- 12 附则二（结构安全要求和试验）序言的第 1 句改为：

“在制定本附则的各项要求时，不言而喻，在集装箱作业的所有阶段，装有货物的集装箱的移动、定位、堆码和重力影响以及各种外力所产生的效应不会超过该集装箱的设计强度。”

- 13 第一节（提升）的一(一)（通过角配件提升），有关试验载荷和施加力的条文修正为：

“试验载荷和作用力

内部载荷：

均布载荷使集装箱的质量和试验载荷的总和等于 $2R$ 。对罐柜集装箱，当内部载荷加上空箱质量的试验载荷小于 $2R$ 时，应在集装箱上增加在罐箱长度上的均布载荷予以补充。

外部作用力

以规定方式（见“试验程序”栏）提升总和为 $2R$ 的质量。”

- 14 第一节“提升”，一（二）（以任何其他另外方式提升）修正为：

“试验载荷和作用力

试验程序

内部载荷：

均布载荷使集装箱质量和试验载荷的总和等于 $1.25R$ 。

外部作用力：

以规定方式（见“试验程序”栏）提升总和为 $1.25R$ 的质量。

内部载荷：

均布载荷使集装箱质量和试验载荷的总和等于 $1.25R$ 。对于罐柜集装箱，当内部载荷加上空箱质量的试验载荷小于 $1.25R$ 时，应以罐长范围内的分布载荷予以补充。

(1) *通过叉槽提升：*

集装箱须置于同一水平面的叉杆上，每一叉杆须置于每一个用来提升满载集装箱的叉槽的中心。叉杆的宽度须与用来作业的货叉相同，叉杆应伸入叉槽长度的 75%。

(2) *从抓臂位置提升：*

集装箱须放置于同一水平面的垫块上，在每一抓臂位置下放一垫块。垫块的尺寸须与用来作业的抓臂的提升面大小相同。

外部作用力:

以规定方式(“试验程序”栏内)提升总和为 $1.25 R$ 的质量。

(3) 其他方法

如果所设计的集装箱以(一)或(二)(1)和(2)所没有提及的任何其他方法在装载情况下提升,则这些集装箱还须以相当于该种方法的加速状态的箱内负载和外部作用力进行试验。”

15 第二节(堆码)的 1 和 2 修正为:

“1 如果在国际运输中出现最大垂直加速度显著异于 $1.8 g$ 的情况,而集装箱又只限于在这种运输条件下才能可靠有效地使用,可以按照加速度的适当比例调整堆码载荷。

2 在成功通过本项试验后,可核定集装箱上允许施加的静力堆码载荷,并将其填写在安全认可牌上‘ $1.8 g$ 的允许堆码载荷(kg和lbs)’项内。”

16 在第二节(堆码)中,有关试验载荷和作用力的文字修正为:

“试验载荷和作用力

内部载荷

均布载荷使集装箱质量和试验载荷的总和等于 $1.8 R$ 。罐柜集装箱可在空载状态下试验。

外部作用力

使4个顶部角配件各承受一个垂直向下的力,该力等于 $0.25 \times 1.8 \times$ 允许静力堆码载荷重力。”

17 第3节（集中载荷）修正为：

“试验载荷和作用力

试验程序

(a) 箱顶

内部载荷：

无。

外力应垂直向下作用在集装箱顶部外表面的最薄弱部位上。

外部作用力：

300 kg（660 lbs）的集中负荷均匀分布在600 mm × 300 mm（24 in × 12 in）的面积上。

(b) 底部

内部载荷：

2个各为2,730 kg（6000 lbs）的集中负荷，各通过142 cm²（22 in²）的接触面作用在箱底上。

四个底角搁置在四个水平支承物上，使集装箱的底结构能自由挠曲。

外部作用力

无。

一个试验装置，在其总接触面积为284 cm²（44 in²）的两个表面上装载5,460 kg（12,000 lbs），即每个接触面积为142 cm²（22 in²）的两个表面上各装2,730 kg（6,000 lbs），表面宽为180 mm（7 in），两个表面中心的间距为760 mm（30 in），然后应使其在集装箱的整个底面积上移动。”

18 第四节“横向刚性试验”中有关载荷和作用力的条文的标题和副标题分别改为：

“试验载荷和作用力”和“**内部载荷：**”。

19 第五节“纵向约束（静态试验）”中，有关试验载荷和作用力的条文改为：

“试验载荷和作用力

内部载荷：

均布载荷使集装箱质量和试验载荷的总和等于最大营运总质量或额定质量 R 。对于罐柜集装箱，当内部载荷质量加上空箱质量小于最大营运总质量或额定质量 R 时，应对集装箱增加补充载荷。

外部作用力:

使集装箱的每侧承受等于 R_g 的纵向压力和纵向拉力，即作为整体而言集装箱底部的组合力为 $2 R_g$ 。”

- 20 第六节（端壁）的第 1 款修正如下:

“端壁应能承受不小于最大允许有效载荷重力 0.4 倍的力。但如果端壁的设计承受力小于或大于最大允许有效载荷的重力的 0.4 倍，则此种强度系数应按照附则一第1条，在安全认可牌上予以标明。”

- 21 第六节（端壁）中，有关试验载荷和作用力的内容修正如下:

“试验载荷和作用力

内部载荷:

使端壁内表面受到 $0.4 P_g$ 的均匀分布力或集装箱的其他设计承受力。

外部作用力:

无。”

- 22 第七节（侧壁）的第 1 款改为:

“侧壁应能承受不小于最大允许有效载荷重力 0.6 倍的力。但如果侧壁的设计承受力小于或大于最大允许有效载荷重力 0.6 倍的力，则此种强度系数应按照附则一第1条，在安全认可牌上予以标明。”

- 23 第七节（侧壁）中，有关试验载荷和作用力的条文修正如下:

“试验载荷和作用力

内部载荷:

使侧壁内表面受到 $0.6 P_g$ 的均匀分布力或集装箱的其他设计承受力。

外部作用力:

无。”

24 现有第八节（单门营运）由下文替代：

“8 单门营运

8.1 卸下一箱门的集装箱，其承受扭曲力的能力显著减小并且其堆码强度也可能减小。将营运集装箱拆下一箱门视为对集装箱的改装。集装箱单门营运须经批准。该批准应基于下述试验结果。

8.2 成功完成堆码试验后，可核定集装箱上允许施加的堆码载荷，并应在安全认可牌的第 5 行下方紧靠该行处注明：对 1.8 g 的单门允许堆码载荷（kg 和 lbs）。

8.3 成功完成扭曲试验后，横向扭曲试验力应在安全认可牌第 6 行：单门的横向扭曲试验力（牛顿）下方紧靠该行处注明。

试验载荷和作用力

试验程序

堆码

内部载荷：

均布载荷使集装箱质量和试验载荷的总和等于 1.8 R。试验程序应按二-堆码的规定。

外部作用力：

使 4 个顶角配件各承受一个垂直向下的力，该力等于 $0.25 \times 1.8 \times$ 允许静力堆码载荷重力。

横向扭曲

内部载荷：

无。

试验程序应按四-横向扭曲的规定。

外部作用力：

从侧面推拉集装箱的端结构。作用的力应与该集装箱的设计要求一致。”

附则三 监督与验证

25 现有第四节由下文替代:

“4 结构敏感部件

4.1 下列部件具有结构敏感性，应按下表检查是否有缺陷:

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
结构敏感部件	需立即决定停止使用的严重缺陷	需通知箱主并对运输采取限制措施的缺陷	第(3)栏中缺陷出现时应采取的限制措施			
			空集装箱		载货集装箱	
			海上运输	其他模式	海上运输	其他模式
顶梁	顶梁的局部变形长度超过 60 mm, 或顶梁部件的裂口或裂纹或开裂长度超过 45 mm (见注 1)	顶梁的局部变形长度超过 40 mm, 或顶梁材料的裂口或裂纹或开裂长度超过 10 mm (见注 1)	无限制	无限制	不允许底部提升, 只有使用无链吊具方可允许顶部提升	不允许底部提升, 只有使用无链吊具方可允许顶部提升
注 1: 对罐柜集装箱的某些设计而言, 顶梁不是重要的结构部件。						
底梁	底梁的局部垂直变形长度超过 100 mm, 或底梁部件的裂口或裂纹或开裂长度超过 75 mm (见注 2)	底梁的局部垂直变形长度超过 60 mm, 或底梁部件: a) 上缘的裂口或裂纹或开裂长度超过 25 mm; 或 b) 腹板上任何长度的裂口或裂纹或开裂 (见注 2)	无限制	无限制	不允许使用 (任何一个) 角配件提升	不允许使用 (任何一个) 角配件提升
注 2: 底梁部件不包括底梁下缘。						
门楣	门楣的局部变形长度超过 80 mm, 或裂纹或开裂长度超过 80 mm	门楣的局部变形长度超过 50 mm, 或裂纹或开裂长度超过 10 mm	该集装箱上不应堆放他箱	无限制	该集装箱上不应堆放他箱	无限制
门槛	门槛的局部变形长度超过 100 mm, 或裂纹或开裂长度超过 100 mm	门槛的局部变形长度超过 60 mm, 或裂纹或开裂长度超过 10 mm	该集装箱上不应堆放他箱	无限制	该集装箱上不应堆放他箱	无限制
角柱	角柱的局部变形长度超过 50 mm, 或裂纹或开裂长度超过 50 mm	角柱的局部变形长度超过 30 mm 或任何长度的裂纹或开裂	该集装箱上不应堆放他箱	无限制	该集装箱上不应堆放他箱	无限制

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
结构敏感部件	需立即决定停止使用的严重缺陷	需通知箱主并对运输采取限制措施的缺陷	第(3)栏中缺陷出现时应采取的限制措施			
			空集装箱		载货集装箱	
			海上运输	其他模式	海上运输	其他模式
角配件和中间配件	角配件缺失，角配件的任何穿透裂纹或开裂，角配件的任何妨碍系固或提升的变形（见注3）或角配件周围部件的焊缝裂口长度超过50 mm	角配件周围部件的焊缝裂口长度不大于50 mm	如果破损的角配件妨碍安全提升或系固，集装箱不应提升装船	提升和搬运集装箱时应特别注意	集装箱不应装船	提升和搬运集装箱时应特别注意
		角配件孔面的厚度减少至小于25 mm	提升和搬运集装箱时应特别注意。当必须使用扭锁时，该集装箱上不应堆放他箱	提升和搬运集装箱时应特别注意	集装箱不应由顶角配件提升	提升和搬运集装箱时应特别注意
		角配件孔面的厚度减少至小于26 mm	当使用全自动扭锁时，该集装箱上不应堆放他箱	提升和搬运集装箱时应特别注意	集装箱不应使用全自动扭锁	提升和搬运集装箱时应特别注意
		注3：如果角配件的任何超过原平面5 mm的变形，角配件孔宽度超过66 mm，角配件孔长度超过127 mm，角配件孔面的厚度减少至小于23 mm，则系固或提升受到妨碍。				
底部结构	两个或以上相邻底横梁缺失或从底侧梁脱落。底横梁总数的20%或以上缺失或脱落（见注4）	一个或两个底横梁缺失或脱落（见注4）	无限制	无限制	无限制	无限制
		超过两个横梁缺失或脱落（见注4和注5）	无限制	无限制	最大有效载荷应不大于 $0.5 \times P$	最大有效载荷应不大于 $0.5 \times P$
	注4：如允许继续运输，必须防止已脱落的底横梁自由晃动。 注5：由于底部结构进行叉举的能力可能受限，需小心卸货。					
锁杆	一个或多个中间锁杆失效（见注6）	一个或多个外侧锁杆失效（见注6）	该集装箱上不应堆放他箱	无限制	该集装箱上不应堆放他箱。货物应利用集装箱框架进行系固，箱门不应作为惯性力的承力部件— 否则，最大有效载荷应不大于 $0.5 \times P$	货物应利用集装箱框架进行系固，箱门不应作为惯性力的承力部件— 否则，最大有效载荷应不大于 $0.5 \times P$

RESOLUTION MSC.355(92)
(Adopted on 21 June 2013)

**AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION
FOR SAFE CONTAINERS (CSC), 1972**

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

NOTING article X of the International Convention for Safe Containers, 1972 (hereinafter referred to as "the Convention"), concerning the special procedure for amending the annexes to the Convention,

HAVING CONSIDERED, at its ninety-second session, proposed amendments to the Convention in accordance with the procedure set forth in paragraphs 1 and 2 of article X of the Convention,

1. ADOPTS the amendments to the annexes of the Convention, the text of which is set out in the annex to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with paragraph 3 of article X of the Convention, that the said amendments shall enter into force on 1 July 2014 unless, prior to 1 January 2014, five or more of the Contracting Parties notify the Secretary-General of their objection to the amendments;
3. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with paragraph 2 of article X of the Convention, to communicate the certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Contracting Parties for their acceptance;
4. ALSO REQUESTS the Secretary-General to inform all Contracting Parties and Members of the Organization of any request and communication under article X of the Convention and of the date on which the amendments enter into force.

ANNEX

**AMENDMENTS TO
THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR SAFE CONTAINERS (CSC), 1972**

**ANNEX I
REGULATIONS FOR THE TESTING, INSPECTION, APPROVAL
AND MAINTENANCE OF CONTAINERS**

**Chapter I
Regulations common to all systems of approval**

- 1 After the heading of chapter I, the following text is inserted:

"General Provisions

The following definitions shall be applied for the purpose of this annex:

The letter *g* means the standard acceleration of gravity; *g* equals 9.8 m/s².

The word *load*, when used to describe a physical quantity to which units may be ascribed, signifies mass.

Maximum operating gross mass or *Rating* or *R* means the maximum allowable sum of the mass of the container and its cargo. The letter *R* is expressed in units of mass. Where the annexes are based on gravitational forces derived from this value, that force, which is an inertial force, is indicated as *Rg*.

Maximum permissible payload or *P* means the difference between maximum operating gross mass or rating and tare. The letter *P* is expressed in units of mass. Where the annexes are based on the gravitational forces derived from this value, that force, which is an inertial force, is indicated as *Pg*.

Tare means the mass of the empty container, including permanently affixed ancillary equipment."

Regulation 1 – Safety Approval Plate

- 2 Subparagraph 1(b) is amended as follows:

"(b) On each container, all maximum operating gross mass markings shall be consistent with the maximum operating gross mass information on the Safety Approval Plate.";

- 3 Subparagraph 2(a) is amended as follows:

"(a) The plate shall contain the following information in at least the English or French language:

"CSC SAFETY APPROVAL"

Country of approval and approval reference

Date (month and year) of manufacture

Manufacturer's identification number of the container or, in the case of existing containers for which that number is unknown, the number allotted by the Administration

Maximum operating gross mass (kg and lbs)
Allowable stacking load for 1.8 g (kg and lbs)
Transverse racking test force (newtons)"

4 At the end of paragraph 3, the symbol "." is deleted and a new text is added as follows:

", at or before their next scheduled examination or before any other date approved by the Administration, provided this is not later than 1 July 2015."

5 After the existing paragraph 4, a new paragraph 5 is added as follows:

"5 A container, the construction of which was completed prior to 1 July 2014, may retain the Safety Approval Plate as permitted by the Convention prior to that date as long as no structural modifications occur to that container."

Chapter IV Regulations for approval of existing containers and new containers not approved at time of manufacture

Regulation 9 – Approval of existing containers

6 Subparagraphs 1(c) and 1(e) are amended as follows:

"(c) maximum operating gross mass capability;"

"(e) allowable stacking load for 1.8 g (kg and lbs); and"

Regulation 10 – Approval of new containers not approved at time of manufacture

7 Subparagraphs (c) and (e) are amended as follows:

"(c) maximum operating gross mass capability;"

"(e) allowable stacking load for 1.8 g (kg and lbs); and"

Appendix

8 The fourth, fifth and sixth lines of the model of the Safety Approval Plate reproduced in the appendix are amended as follows:

"MAXIMUM OPERATING GROSS MASS kg lbs
ALLOWABLE STACKING LOAD FOR 1.8 g kg lbs
TRANSVERSE RACKING TEST FORCE newtons"

9 Items 4 to 8 of the appendix are amended as follows:

"4 Maximum operating gross mass (kg and lbs).

5 Allowable stacking load for 1.8 g (kg and lbs).

6 Transverse racking test force (newtons).

- 7 End-wall strength to be indicated on plate only if end-walls are designed to withstand a force of less or greater than 0.4 times the gravitational force by maximum permissible payload, i.e. $0.4Pg$.
- 8 Side-wall strength to be indicated on plate only if the side-walls are designed to withstand a force of less or greater than 0.6 times the gravitational force by maximum permissible payload, i.e. $0.6Pg$."
- 10 The existing paragraphs 10 and 11 are replaced as follows:
- "10 One door off stacking strength to be indicated on plate only if the container is approved for one door off operation. The marking shall show: ALLOWABLE STACKING LOAD ONE DOOR OFF FOR 1.8 g (... kg ... lbs). This marking shall be displayed immediately near the stacking test value (see line 5).
- 11 One door off racking strength to be indicated on plate only if the container is approved for one door off operation. The marking shall show: TRANSVERSE RACKING TEST FORCE ONE DOOR OFF (... newtons). This marking shall be displayed immediately near the racking test value (see line 6)."

ANNEX II

STRUCTURAL SAFETY REQUIREMENTS AND TESTS

- 11 After the heading of annex II, the following text is inserted:

"General Provisions

The following definitions shall be applied for the purpose of this annex:

The letter *g* means the standard acceleration of gravity; *g* equals 9.8 m/s^2 .

The word *load*, when used to describe a physical quantity to which units may be ascribed, signifies mass.

Maximum operating gross mass or *Rating* or *R* means the maximum allowable sum of the mass of the container and its cargo. The letter *R* is expressed in units of mass. Where the annexes are based on gravitational forces derived from this value, that force, which is an inertial force, is indicated as *Rg*.

Maximum permissible payload or *P* means the difference between maximum operating gross mass or rating and tare. The letter *P* is expressed in units of mass. Where the annexes are based on the gravitational forces derived from this value, that force, which is an inertial force, is indicated as *Pg*.

Tare means the mass of the empty container, including permanently affixed ancillary equipment."

12 The first sentence of the Introduction to annex II (Structural safety requirements and tests) is amended as follows:

"In setting the requirements of this annex, it is implicit that, in all phases of the operation of containers, the forces as a result of motion, location, stacking and gravitational effect of the loaded container and external forces will not exceed the design strength of the container."

13 In section 1 (Lifting), subsection 1(A) (Lifting from corner fittings), the text concerning test loadings and applied forces is amended as follows:

"TEST LOAD AND APPLIED FORCES

Internal load:

A uniformly distributed load such that the sum of the mass of container and test load is equal to 2R. In the case of a tank container, when the test load of the internal load plus the tare is less than 2R, a supplementary load, distributed over the length of the tank, is to be added to the container.

Externally applied forces:

Such as to lift the sum of a mass of 2R in the manner prescribed (under the heading TEST PROCEDURES)."

14 In section 1 (Lifting), subsection 1(B) (Lifting by any other additional methods) is replaced with the following:

"TEST LOAD AND APPLIED FORCES

TEST PROCEDURES

Internal load:

A uniformly distributed load such that the sum of the mass of container and test load is equal to 1.25R.

Externally applied forces:

Such as to lift the sum of a mass of 1.25R in the manner prescribed (under the heading TEST PROCEDURES).

Internal load:

A uniformly distributed load such that the sum of the mass of container and test load is equal to 1.25R. In the case of a tank container, when the test load of the internal load plus the tare is less than 1.25R, a supplementary load, distributed over the length of the tank, is to be added to the container.

(i) *Lifting from fork-lift pockets:*

The container shall be placed on bars which are in the same horizontal plane, one bar being centred within each fork-lift pocket which is used for lifting the loaded container. The bars shall be of the same width as the forks intended to be used in the handling, and shall project into the fork pocket 75% of the length of the fork pocket.

(ii) *Lifting from grappler-arm positions:*

The container shall be placed on pads in the same horizontal plane, one under each grappler-arm position. These pads shall be of the same sizes as the lifting area of the grappler arms intended to be used.

Externally applied forces:

Such as to lift the sum of a mass of 1.25R in the manner prescribed (under the heading TEST PROCEDURES).

iii) *Other methods:*

Where containers are designed to be lifted in the loaded condition by any method not mentioned in (A) or (B)(i) and (ii) they shall also be tested with the internal load and externally applied forces representative of the acceleration conditions appropriate to that method."

15 Paragraphs 1 and 2 of section 2 (STACKING) are amended as follows:

"1 For conditions of international transport where the maximum vertical acceleration varies significantly from 1.8 g and when the container is reliably and effectively limited to such conditions of transport, the stacking load may be varied by the appropriate ratio of acceleration.

2 On successful completion of this test, the container may be rated for the allowable superimposed static stacking load, which should be indicated on the Safety Approval Plate against the heading ALLOWABLE STACKING LOAD FOR 1.8 g (kg and lbs)."

16 In section 2 (STACKING), the text concerning test loadings and applied forces is amended as follows:

"TEST LOAD AND APPLIED FORCES

Internal load:

A uniformly distributed load such that the sum of the mass of container and test load is equal to 1.8R. Tank containers may be tested in the tare condition.

Externally applied forces:

Such as to subject each of the four top corner fittings to a vertical downward force equal to 0.25 x 1.8 x the gravitational force of the allowable superimposed static stacking load."

17 Section 3 (CONCENTRATED LOADS) is amended as follows:

"TEST LOAD AND APPLIED FORCES

TEST PROCEDURES

(a) On roof

Internal load:

None.

The externally applied forces shall be applied vertically downwards to the outer surface of the weakest area of the roof of the container.

Externally applied forces:

A concentrated gravitational force of 300 kg (660 lbs) uniformly distributed over an area of 600 mm x 300 mm (24 in x 12 in).

(b) On floor

Internal load:

Two concentrated loads each of 2,730 kg (6,000 lbs) and each added to the container floor within a contact area of 142 cm² (22 sq in).

The test should be made with the container resting on four level supports under its four bottom corners in such a manner that the base structure of the container is free to deflect.

Externally applied forces:

None.

A testing device loaded to a mass of 5,460 kg (12,000 lbs), that is, 2,730 kg (6,000 lbs) on each of two surfaces, having, when loaded, a total contact area of 284 cm² (44 sq in), that is, 142 cm² (22 sq in) on each surface, the surface width being 180 mm (7 in) spaced 760 mm (30 in) apart, centre to centre, should be manoeuvred over the entire floor area of the container.

"

18 The heading and subheading of the text concerning test loadings and applied forces in section 4 (TRANSVERSE RACKING) are replaced with the following respectively:

"TEST LOAD AND APPLIED FORCES" and "**Internal load:**".

19 In section 5 (LONGITUDINAL RESTRAINT (STATIC TEST)), the text concerning test loadings and applied forces is amended as follows:

"TEST LOAD AND APPLIED FORCES

Internal load:

A uniformly distributed load, such that the sum of the mass of a container and test load is equal to the maximum operating gross mass or rating R. In the case of a tank container, when the mass of the internal load plus the tare is less than the maximum gross mass or rating, R, a supplementary load is to be added to the container.

Externally applied forces:

Such as to subject each side of the container to longitudinal compressive and tensile forces of magnitude R_g , that is, a combined force of $2R_g$ on the base of the container as a whole."

20 The first paragraph of section 6 (END-WALLS) is amended as follows:

"The end-walls should be capable of withstanding a force of not less than 0.4 times the force equal to gravitational force by maximum permissible payload. If, however, the end-walls are designed to withstand a force of less or greater than 0.4 times the gravitational force by maximum permissible payload, such a strength factor shall be indicated on the Safety Approval Plate in accordance with annex I, regulation 1."

21 In section 6 (END-WALLS), the text concerning test loadings and applied forces is amended as follows:

"TEST LOAD AND APPLIED FORCES

Internal load:

Such as to subject the inside of an end-wall to a uniformly distributed force of $0.4P_g$ or such other force for which the container may be designed.

Externally applied forces:

None."

22 The first paragraph of section 7 (SIDE-WALLS) is amended as follows:

"The side-walls should be capable of withstanding a force of not less than 0.6 times the force equal to the gravitational force by maximum permissible payload. If, however, the side-walls are designed to withstand a force of less or greater than 0.6 times the gravitational force by maximum permissible payload, such a strength factor shall be indicated on the Safety Approval Plate in accordance with annex I, regulation 1."

23 In section 7 (SIDE-WALLS), the text concerning test loadings and applied forces is amended as follows:

"TEST LOAD AND APPLIED FORCES

Internal load:

Such as to subject the inside of a side-wall to a uniformly distributed force of $0.6P_g$ or such other force for which the container may be designed.

Externally applied forces: None."

24 The existing section 8 (ONE DOOR OFF OPERATION) is replaced with the following:

"8 ONE DOOR OFF OPERATION

8.1 Containers with one door removed have a significant reduction in their ability to withstand racking forces and, potentially, a reduction in stacking strength. The removal of a door on a container in operation is considered a modification of the container. Containers must be approved for one door off operation. Such approval shall be based on test results as set forth below.

8.2 On successful completion of the stacking test the container may be rated for the allowable superimposed stacking load, which shall be indicated on the Safety Approval Plate immediately below line 5: ALLOWABLE STACKING LOAD FOR 1.8 g (kg and lbs) ONE DOOR OFF.

8.3 On successful completion of the racking test the transverse racking test force shall be indicated on the Safety Approval Plate immediately below line 6: TRANSVERSE RACKING TEST FORCE ONE DOOR OFF (newtons).

TEST LOAD AND APPLIED FORCES TEST PROCEDURES

Stacking

Internal load:

A uniformly distributed load such that the sum of the mass of container and test load is equal to 1.8R.

The test procedures shall be as set forth under **2 STACKING**

Externally applied forces:

Such as to subject each of the four top corner fittings to a vertical downward force equal to $0.25 \times 1.8 \times$ the gravitational force of the allowable superimposed static stacking load.

Transverse racking

Internal load:

None.

The test procedures shall be as set forth under **4 TRANSVERSE RACKING**

Externally applied forces:

Such as to rack the end structures of the container sideways. The forces shall be equal to those for which the container was designed."

**ANNEX III
CONTROL AND VERIFICATION**

25 The existing section 4 is replaced with the following:

"4 Structurally sensitive components

4.1 The following components are structurally sensitive and should be examined for deficiencies in accordance with the following table:

(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)
Structurally sensitive component	Serious deficiency requiring immediate out-of-service determination	Deficiency requiring advice to owner and restrictions for transport	Restrictions to be applied in case of deficiencies according to column (iii)			
			Empty container		Loaded container	
			Sea transport	Other modes	Sea transport	Other modes
Top rail	Local deformation to the rail in excess of 60 mm or separation or cracks or tears in the rail material in excess of 45 mm in length. (see Note 1)	Local deformation to the rail in excess of 40 mm or separation or cracks or tears in the rail material in excess of 10 mm in length. (see Note 1)	No restriction	No restriction	Bottom lifting not allowed, Top lifting allowed only by use of spreaders without chains	Bottom lifting not allowed, Top lifting allowed only by use of spreaders without chains
Note 1: On some designs of tank containers the top rail is not a structurally significant component.						
Bottom rail	Local deformation perpendicular to the rail in excess of 100 mm or separation cracks or tears in the rail's material in excess of 75 mm in length (see Note 2)	Local deformation perpendicular to the rail in excess of 60 mm or separation cracks or tears in the rail's material of the upper flange in excess of 25 mm in length; or of web in any length (see Note 2)	No restriction	No restriction	Lifting at (any) corner fitting not allowed	Lifting at (any) corner fitting not allowed
Note 2: The rails material does not include the rail's bottom flange.						
Header	Local deformation to the header in excess of 80 mm or cracks or tears in excess of 80 mm in length	Local deformation to the header in excess of 50 mm or cracks or tears in excess of 10 mm in length	Container shall not be overstowed	No restriction	Container shall not be overstowed	No restriction
Sill	Local deformation to the sill in excess of 100 mm or cracks or tears in excess of 100 mm in length.	Local deformation to the sill in excess of 60 mm or cracks or tears in excess of 10 mm in length	Container shall not be overstowed	No restrictions	Container shall not be overstowed	No restrictions

(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)
Structurally sensitive component	Serious deficiency requiring immediate out-of-service determination	Deficiency requiring advice to owner and restrictions for transport	Restrictions to be applied in case of deficiencies according to column (iii)			
			Empty container		Loaded container	
			Sea transport	Other modes	Sea transport	Other modes
Corner posts	Local deformation to the post in excess of 50 mm or cracks or tears in excess of 50 mm in length	Local deformation to the post in excess of 30 mm or cracks or tears of any length	Container shall not be overstowed	No restrictions	Container shall not be overstowed	No restrictions
Corner and intermediate fittings	Missing corner fittings, any through cracks or tears in the fitting, any deformation of the fitting that precludes full engagement of the securing or lifting fittings (see Note 3) or any weld separation of adjoining components in excess of 50 mm in length	Weld separation of adjoining components of 50 mm or less	Container shall not be lifted on board a ship if the damaged fittings prevent safe lifting or securing	Container shall be lifted and handled with special care	Container shall not be loaded on board a ship	Container shall be lifted and handled with special care
		Any reduction in the thickness of the plate containing the top aperture that makes it less than 25 mm thick	Container shall be lifted and handled with special care Container shall not be overstowed when twistlocks have to be used	Container shall be lifted and handled with special care	Container shall not be lifted by the top corner fittings	Container shall be lifted and handled with special care
		Any reduction in the thickness of the plate containing the top aperture that makes it less than 26 mm thick	Container shall not be overstowed when fully automatic twistlocks are to be used	Container shall be lifted and handled with special care	Container shall not be used with fully automatic twistlocks	Container shall be lifted and handled with special care
		Note 3 The full engagement of securing or lifting fittings is precluded if there is any deformation of the fitting beyond 5 mm from its original plane, any aperture width greater than 66 mm, any aperture length greater than 127 mm or any reduction in thickness of the plate containing the top aperture that makes it less than 23 mm thick.				

(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)
Structurally sensitive component	Serious deficiency requiring immediate out-of-service determination	Deficiency requiring advice to owner and restrictions for transport	Restrictions to be applied in case of deficiencies according to column (iii)			
			Empty container		Loaded container	
			Sea transport	Other modes	Sea transport	Other modes
Understructure	Two or more adjacent cross members missing or detached from the bottom rails. 20% or more of the total number of cross members missing or detached. (see Note 4)	One or two cross members missing or detached (see Note 4)	No restrictions	No restrictions	No restrictions	No restrictions
		More than two cross members missing or detached (see Notes 4 and 5)	No restrictions	No restrictions	Maximum payload shall be restricted to 0.5 x P	Maximum payload shall be restricted to 0.5 x P
<p>Note 4: If onward transport is permitted, it is essential that detached cross members are precluded from falling free.</p> <p>Note 5: Careful cargo discharge is required as forklift capability of the understructure might be limited.</p>						
Locking rods	One or more inner locking rods are non-functional (see Note 6)	One or more outer locking rods are non-functional (see Note 6)	Container shall not be overstowed	No restriction	Container shall not be overstowed. Cargo shall be secured against the container frame and the door shall not be used to absorb acceleration forces – otherwise maximum payload shall be restricted to 0.5 P	Cargo shall be secured against the container frame and the door shall not be used to absorb acceleration forces – otherwise maximum payload shall be restricted to 0.5 P
<p>Note 6: Some containers are designed and approved (and so recorded on the CSC Plate) to operate with one door open or removed.</p>						

RÉSOLUTION MSC.355(92)
(adoptée le 21 juin 2013)

AMENDEMENTS À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1972
SUR LA SÉCURITÉ DES CONTENEURS (CONVENTION CSC)

LE COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME,

RAPPELANT l'article 28 b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions du Comité,

NOTANT l'article X de la Convention internationale de 1972 sur la sécurité des conteneurs (ci-après dénommée "la Convention"), qui concerne la procédure spéciale d'amendement des annexes de la Convention,

AYANT EXAMINÉ, à sa quatre-vingt-douzième session, les amendements à la Convention qui avaient été proposés conformément à la procédure énoncée aux paragraphes 1 et 2 de l'article X de la Convention,

1. ADOPTE les amendements aux annexes de la Convention dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
2. DÉCIDE, conformément au paragraphe 3 de l'article X de la Convention, que ces amendements entreront en vigueur le 1er juillet 2014 à moins que, avant le 1er janvier 2014, cinq Parties contractantes ou plus n'aient notifié au Secrétaire général qu'elles élèvent une objection contre ces amendements;
3. PRIE le Secrétaire général de communiquer, en application du paragraphe 2 de l'article X de la Convention, des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements qui y est annexé à toutes les Parties contractantes pour acceptation;
4. PRIE ÉGALEMENT le Secrétaire général d'informer toutes les Parties contractantes et tous les Membres de l'Organisation de toute demande ou communication faite en vertu de l'article X de la Convention et de la date à laquelle les amendements entreront en vigueur.

ANNEXE

**AMENDEMENTS À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1972
SUR LA SÉCURITÉ DES CONTENEURS (CONVENTION CSC)**

**ANNEXE I
RÈGLES RELATIVES À LA MISE À L'ESSAI, L'INSPECTION, L'AGRÉMENT
ET L'ENTRETIEN DES CONTENEURS**

**Chapitre premier
Règles communes à tous les systèmes d'agrément**

1 Après le titre du chapitre premier est inséré le texte suivant :

"Dispositions générales

Les définitions suivantes s'appliquent aux fins de la présente annexe :

La lettre *g* désigne l'accélération normale de la pesanteur; $g = 9,8 \text{ m/s}^2$.

Le terme *charge*, lorsqu'il est utilisé pour décrire une quantité physique qui peut s'exprimer en unités, signifie masse.

Masse brute maximale de service ou *R* désigne la masse totale maximale admissible du conteneur et de son chargement. *R* s'exprime en unités de masse. Lorsque les annexes se fondent sur la force de pesanteur dérivée de cette valeur, cette force, qui est une force d'inertie, est indiquée par *Rg*.

Charge utile maximale admissible ou *P* désigne la différence entre la masse brute maximale de service et la tare. *P* s'exprime en unités de masse. Lorsque les annexes se fondent sur la force de pesanteur dérivée de cette valeur, cette force, qui est une force d'inertie, est indiquée par *Pg*.

Tare désigne la masse du conteneur vide, y compris les accessoires fixés à demeure."

Règle 1 – Plaque d'agrément aux fins de la sécurité

2 L'alinéa 1 b) est modifié comme suit :

"b) Toute marque de masse brute maximale de service portée sur un conteneur doit correspondre aux renseignements à cet effet qui figurent sur la plaque d'agrément aux fins de la sécurité.";

3 L'alinéa 2 a) est modifié comme suit :

"a) La plaque doit porter les indications suivantes rédigées au moins en anglais ou en français :

"AGRÉMENT CSC AUX FINS DE LA SÉCURITÉ"

Pays d'agrément et référence de l'agrément

Date de construction (mois et année)

Numéro d'identification du constructeur pour le conteneur ou, dans le cas de conteneurs existants dont on ignore ce numéro, le numéro attribué par l'Administration

Masse brute maximale de service (kg et lb)

Charge admissible de gerbage pour 1,8 g (kg et lb)

Force utilisée pour l'essai de rigidité transversale (newtons)";

4 Le nouveau texte suivant est ajouté à la fin du paragraphe 3 :

", à la date du prochain examen prévu ou avant cette date, ou encore avant toute autre date approuvée par l'Administration, sous réserve que cette modification du marquage intervienne le 1er juillet 2015 au plus tard."

5 Après l'actuel paragraphe 4 est inséré un nouveau paragraphe 5 comme suit :

"5 Un conteneur dont la construction a été achevée avant le 1er juillet 2014 peut conserver la plaque d'agrément aux fins de la sécurité autorisée par la Convention avant cette date, à condition que ce conteneur ne subisse aucune modification de structure."

Chapitre IV

Règles relatives à l'agrément des conteneurs existants et des conteneurs neufs n'ayant pas été agréés au moment de la construction

Règle 9 – Agrément des conteneurs existants

6 Dans le texte anglais, les alinéas 1 c) et 1 e) sont modifiés comme suit :

"(c) maximum operating gross mass capability;"

"(e) allowable stacking load for 1.8 g (kg and lbs); and"

Cette modification est sans objet en français.

Règle 10 – Agrément des conteneurs neufs n'ayant pas été agréés au moment de la construction

7 Dans le texte anglais, les alinéas c) et e) sont modifiés comme suit :

"(c) maximum operating gross mass capability;"

"(e) allowable stacking load for 1.8 g (kg and lbs); and"

Cette modification est sans objet en français.

Appendice

8 Les quatrième, cinquième et sixième lignes du modèle de plaque d'agrément aux fins de la sécurité sont modifiées comme suit :

"MASSE BRUTE MAXIMALE DE SERVICE kg lb

CHARGE ADMISSIBLE DE GERBAGE POUR 1,8 g kg lb

FORCE UTILISÉE POUR L'ESSAI DE RIGIDITÉ TRANSVERSALE newtons".

- 9 Les notes 4 à 8 de l'appendice sont modifiées comme suit :
- "4 Masse brute maximale de service (kg et lb).
 - 5 Charge admissible de gerbage pour 1,8 g (kg et lb).
 - 6 Force utilisée pour l'essai de rigidité transversale (newtons).
 - 7 La résistance des parois d'extrémité ne doit être portée sur la plaque que si les parois d'extrémité sont conçues pour supporter une force inférieure ou supérieure à 0,4 fois la force de pesanteur exercée par la charge utile maximale admissible, à savoir 0,4 Pg.
 - 8 La résistance des parois latérales ne doit être portée sur la plaque que si les parois latérales sont conçues pour supporter une force inférieure ou supérieure à 0,6 fois la force de pesanteur exercée par la charge utile maximale admissible, à savoir 0,6 Pg."
- 10 Les actuels paragraphes 10 et 11 sont remplacés par les suivants :
- "10 La résistance au gerbage en cas d'enlèvement d'une porte ne doit être indiquée sur la plaque que si le conteneur a reçu un agrément pour être exploité avec une porte en moins. Il doit être indiqué : CHARGE ADMISSIBLE DE GERBAGE POUR 1,8 g (... kg ... lb) EN CAS D'ENLÈVEMENT D'UNE PORTE. Cette marque doit figurer juste à côté de la charge utilisée pour l'essai de gerbage (voir la ligne 5).
- 11 La rigidité en cas d'enlèvement d'une porte ne doit être indiquée sur la plaque que si le conteneur a reçu un agrément pour être exploité avec une porte en moins. Il doit être indiqué : FORCE UTILISÉE POUR L'ESSAI DE RIGIDITÉ TRANSVERSALE EN CAS D'ENLÈVEMENT D'UNE PORTE (... newtons). Cette marque doit figurer juste à côté de la force utilisée pour l'essai de rigidité (voir la ligne 6)."

ANNEXE II RÈGLES DE CONSTRUCTION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ET ESSAIS

- 11 Après le titre de l'Annexe II est inséré le texte suivant :

"Dispositions générales

Les définitions suivantes s'appliquent aux fins de la présente annexe :

La lettre *g* désigne l'accélération normale de la pesanteur; $g = 9,8 \text{ m/s}^2$.

Le terme *charge*, lorsqu'il est utilisé pour décrire une quantité physique qui peut s'exprimer en unités, signifie masse.

Masse brute maximale de service ou *R* désigne la masse totale maximale admissible du conteneur et de son chargement. *R* s'exprime en unités de masse. Lorsque les annexes se fondent sur la force de pesanteur dérivée de cette valeur, cette force, qui est une force d'inertie, est indiquée par *Rg*.

Charge utile maximale admissible ou *P* désigne la différence entre la masse brute maximale de service et la tare. *P* s'exprime en unités de masse. Lorsque les annexes se fondent sur la force de pesanteur dérivée de cette valeur, cette force, qui est une force d'inertie, est indiquée par *Pg*.

Tare désigne la masse du conteneur vide, y compris les accessoires fixés à demeure."

12 La première phrase de l'introduction de l'annexe II (Règles de construction en matière de sécurité et essais) est modifiée comme suit :

"Les prescriptions de la présente annexe supposent qu'à aucun stade de l'exploitation des conteneurs, les efforts dus aux mouvements, à la position, au gerbage et à l'effet de pesanteur du conteneur chargé, ainsi qu'aux forces extérieures, n'excéderont la résistance nominale du conteneur."

13 Dans la sous-section A) (Levage par les pièces de coin) de la section 1 (LEVAGE), le texte concernant les charges d'essai et forces appliquées est modifié comme suit :

"CHARGE D'ESSAI ET FORCES APPLIQUÉES

Charge à l'intérieur du conteneur :

Une charge uniformément répartie, telle que la somme de la masse du conteneur et de la charge d'essai soit égale à 2R. Dans le cas d'un conteneur-citerne, lorsque la charge d'essai de la charge à l'intérieur du conteneur plus la tare est inférieure à 2R, il faut appliquer au conteneur une charge supplémentaire répartie sur toute la longueur de la citerne.

Forces appliquées à l'extérieur :

De manière à lever la somme d'une masse égale à 2R conformément à la procédure prescrite (sous la rubrique PROCÉDURES D'ESSAI)."

14 Dans la sous-section B) (Levage par des méthodes faisant appel à d'autres dispositifs) de la section 1 (LEVAGE), le texte est remplacé par ce qui suit :

"CHARGE D'ESSAI ET FORCES APPLIQUÉES

PROCÉDURES D'ESSAI

Charge à l'intérieur du conteneur :

Une charge uniformément répartie, telle que la somme de la masse du conteneur et de la charge d'essai soit égale à 1,25 R.

Forces appliquées à l'extérieur :

De manière à lever la somme d'une masse égale à 1,25 R conformément à la procédure prescrite (sous la rubrique PROCÉDURES D'ESSAI).

i) *Levage par les entrées pour fourches :*

Le conteneur est placé sur des barres se trouvant dans le même plan horizontal, une barre étant centrée dans chacune des entrées pour fourches qui servent à lever le conteneur chargé. Les barres doivent avoir la même largeur que les fourches dont l'usage est prévu pour la manutention du conteneur et doivent pénétrer dans l'entrée sur 75 % au moins de la profondeur de celle-ci.

Charge à l'intérieur du conteneur :

Une charge uniformément répartie, telle que la somme de la masse du conteneur et de la charge d'essai soit égale à 1,25 R. Dans le cas d'un conteneur-citerne, lorsque la charge d'essai de la charge à l'intérieur du conteneur plus la tare est inférieure à 1,25 R, il faut d'appliquer au conteneur une charge supplémentaire répartie sur toute la longueur de la citerne.

ii) *Levage par les dispositifs pour pinces de préhension :*

Le conteneur est placé sur des patins se trouvant dans le même plan horizontal, un patin étant disposé sous chaque dispositif pour pinces. Ces patins doivent avoir la même surface de levage que les pinces dont l'usage est prévu.

Forces appliquées à l'extérieur :

De manière à lever la somme d'une masse égale à 1,25 R conformément à la procédure prescrite (sous la rubrique PROCÉDURES D'ESSAI).

iii) *Autres méthodes :*

Les conteneurs conçus pour être levés, lorsqu'ils sont chargés, de toute autre manière que celles mentionnées en A) ou B) i) et ii) doivent aussi être soumis à un essai avec des charges à l'intérieur et des forces appliquées à l'extérieur reproduisant les conditions d'accélération propres à cette méthode."

15 Les paragraphes 1 et 2 de la section 2 (GERBAGE) sont modifiés comme suit :

"1 Dans les conditions de transport international où l'accélération verticale maximale diffère sensiblement de 1,8 g et lorsque le conteneur n'est véritablement et effectivement transporté que dans ces conditions, la charge de gerbage peut être modifiée dans les proportions appropriées, compte tenu de l'accélération.

2 Les conteneurs qui ont satisfait à l'essai peuvent être considérés comme pouvant supporter la charge admissible de gerbage surarrimé statique qui doit être indiquée sur la plaque d'agrément aux fins de la sécurité, en regard de la rubrique "CHARGE ADMISSIBLE DE GERBAGE POUR 1,8 g (kg et lb)."

16 Dans la section 2 (GERBAGE), le texte concernant les charges d'essai et forces appliquées est modifié comme suit :

"CHARGE D'ESSAI ET FORCES APPLIQUÉES

Charge à l'intérieur du conteneur :

Une charge uniformément répartie, telle que la somme de la masse du conteneur et de la charge d'essai soit égale à 1,8 R. Les conteneurs-citernes peuvent être mis à l'essai à l'état taré.

Forces appliquées à l'extérieur :

De manière à soumettre chacune des quatre pièces de coin supérieures à une force égale à 0,25 x 1,8 x la force de pesanteur de la charge admissible de gerbage surarrimé statique appliquée verticalement de haut en bas."

17 La section 3 (CHARGES CONCENTRÉES) est modifiée comme suit :

"CHARGE D'ESSAI ET FORCES
APPLIQUÉES

PROCÉDURES D'ESSAI

a) sur le toit

Charge à l'intérieur du conteneur :

Aucune.

Les forces extérieures doivent être appliquées verticalement de haut en bas sur la surface extérieure de la partie la moins résistante du toit du conteneur.

Forces appliquées à l'extérieur :

Force de pesanteur concentrée de 300 kg (660 lb) uniformément répartie sur une surface de 600 mm x 300 mm (24 pouces x 12 pouces).

b) sur les planchers

Charge à l'intérieur du conteneur :

Deux charges concentrées de 2 730 kg (6 000 lb) chacune, appliquées au plancher du conteneur à l'intérieur d'une surface de contact de 142 cm² (22 pouces carrés).

On devrait procéder à l'essai, le conteneur reposant sur quatre supports au même niveau, placés sous les pièces de coin inférieures de manière que la base du conteneur puisse s'incurver librement.

Forces appliquées à l'extérieur :

Aucune.

On déplace sur toute la surface du plancher un dispositif d'essai qui est chargé de manière que sa masse soit égale à 5 460 kg (12 000 lb) et que cette masse soit répartie sur deux surfaces de contact à raison de 2 730 kg (6 000 lb) sur chaque surface. Ces deux surfaces doivent mesurer au total, après chargement, 284 cm² (44 pouces carrés), soit 142 cm² (22 pouces carrés) chacune, leur largeur étant de 180 mm (7 pouces) et l'écartement entre leurs centres de 760 mm (30 pouces)." (Modification sans objet en français)

18 Dans la section 4 (RIGIDITÉ TRANSVERSALE), le titre et le sous-titre du texte concernant les charges d'essai et forces appliquées sont remplacés, respectivement, par ce qui suit :

"CHARGE D'ESSAI ET FORCES APPLIQUÉES" et "**Charge à l'intérieur du conteneur** :".

19 Dans la section 5 (SOLLICITATION LONGITUDINALE (ESSAI STATIQUE)), le texte concernant les charges d'essai et forces appliquées est modifié comme suit :

"CHARGE D'ESSAI ET FORCES APPLIQUÉES

Charge à l'intérieur du conteneur :

Une charge uniformément répartie, telle que la somme de la masse du conteneur et de la charge d'essai soit égale à la masse brute maximale de service ou R. Dans le cas d'un conteneur-citerne, on appliquera une charge supplémentaire lorsque la masse de la charge à l'intérieur du conteneur plus la tare est inférieure à la masse brute maximale de service ou R.

Forces appliquées à l'extérieur :

Forces longitudinales égales à R_g appliquées à chaque côté du conteneur en compression et en traction, c'est-à-dire force totale égale à $2 R_g$ pour l'ensemble du conteneur."

20 Le premier paragraphe de la section 6 (PAROIS D'EXTRÉMITÉ) est modifié comme suit :

"Les parois d'extrémité devraient pouvoir supporter une force au moins égale à 0,4 fois la force de pesanteur exercée par la charge utile maximale admissible. Toutefois, si les parois d'extrémité sont conçues pour supporter une force inférieure ou supérieure à 0,4 fois la force de pesanteur exercée par la charge utile maximale admissible, le facteur de résistance sera indiqué sur la plaque d'agrément aux fins de la sécurité conformément à la règle 1 de l'annexe I."

21 Dans la section 6 (PAROIS D'EXTRÉMITÉ), le texte concernant les charges d'essai et forces appliquées est modifié comme suit :

"CHARGE D'ESSAI ET FORCES APPLIQUÉES

Charge à l'intérieur du conteneur :

De manière à soumettre la surface intérieure d'une paroi d'extrémité à une force uniformément répartie de $0,4 P_g$ ou à toute autre force pour laquelle le conteneur pourrait être conçu.

Forces appliquées à l'extérieur :

Aucune."

22 Le premier paragraphe de la section 7 (PAROIS LATÉRALES) est modifié comme suit :

"Les parois latérales devraient pouvoir supporter une force au moins égale à 0,6 fois la force de pesanteur exercée par la charge utile maximale admissible. Toutefois, si les parois latérales sont conçues pour supporter une force inférieure ou supérieure à 0,6 fois la force de pesanteur exercée par la charge utile maximale admissible, le facteur de résistance sera indiqué sur la plaque d'agrément aux fins de la sécurité conformément à la règle 1 de l'annexe I."

23 Dans la section 7 (PAROIS LATÉRALES), le texte concernant les charges d'essai et forces appliquées est modifié comme suit :

"CHARGE D'ESSAI ET FORCES APPLIQUÉES

Charge à l'intérieur du conteneur :

De manière à soumettre la surface intérieure d'une paroi latérale à une force uniformément répartie de 0,6 Pg ou à toute autre force pour laquelle le conteneur pourrait être conçu.

Forces appliquées à l'extérieur : Aucune."

24 L'actuelle section 8 (EXPLOITATION DES CONTENEURS AUXQUELS ON A ÔTÉ UNE PORTE) est remplacée par ce qui suit :

"8 EXPLOITATION DES CONTENEURS AUXQUELS ON A ÔTÉ UNE PORTE

8.1 Les conteneurs auxquels on a ôté une porte ont une résistance aux forces de déséquerrage considérablement réduite et, potentiellement, une résistance au gerbage moindre. Un conteneur en cours d'exploitation dont une porte est enlevée est considéré comme ayant été modifié. Les conteneurs doivent recevoir un agrément pour pouvoir être exploités avec une porte en moins. Cet agrément sera fonction des résultats des essais indiqués ci-dessous.

8.2 Les conteneurs qui ont satisfait à l'essai de gerbage peuvent être considérés comme pouvant supporter la charge admissible de gerbage surarrimé, qui doit être indiquée sur la plaque d'agrément aux fins de la sécurité juste en dessous de la ligne 5 : CHARGE ADMISSIBLE DE GERBAGE POUR 1,8 g (... kg et ... lb) EN CAS D'ENLÈVEMENT D'UNE PORTE.

8.3 Pour les conteneurs qui ont satisfait à l'essai de rigidité, la force utilisée pour l'essai de rigidité transversale doit être indiquée sur la plaque d'agrément aux fins de la sécurité en dessous de la ligne 6 : FORCE UTILISÉE POUR L'ESSAI DE RIGIDITÉ TRANSVERSALE (newtons) EN CAS D'ENLÈVEMENT D'UNE PORTE.

**CHARGE D'ESSAI ET FORCES
APPLIQUÉES**

PROCÉDURES D'ESSAI

Gerbage

Charge à l'intérieur du conteneur :

Une charge uniformément répartie, telle que la somme de la masse du conteneur et de la charge d'essai soit égale à 1,8R.

Les procédures d'essai doivent être celles qui sont indiquées dans la section 2 - **GERBAGE**

Forces appliquées à l'extérieur :

De manière à soumettre chacune des quatre pièces de coin supérieures à une force égale à 0,25 x 1,8 x la force de pesanteur de la charge admissible de gerbage surarrimé statique appliquée verticalement de haut en bas.

CHARGE D'ESSAI ET FORCES
APPLIQUÉES

PROCÉDURES D'ESSAI

Rigidité transversale

Charge à l'intérieur du conteneur :

Aucune.

Les procédures d'essai doivent être celles qui sont indiquées dans la section 4 -

RIGIDITÉ TRANSVERSALE

Forces appliquées à l'extérieur :

De manière à exercer une poussée latérale sur les membrures d'extrémité du conteneur. Les forces seront égales à celles pour lesquelles le conteneur a été conçu."

ANNEXE III

CONTRÔLE ET VÉRIFICATION

25 L'actuelle section 4 est remplacée par ce qui suit :

"4 Éléments vulnérables du point de vue de la structure

4.1 Les éléments ci-après sont vulnérables du point de vue de la structure et il faudrait les examiner pour voir s'ils présentent des défaillances conformément au tableau suivant :

(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)
Éléments vulnérables du point de vue de la structure	Défaillance grave exigeant la mise hors service immédiate	Défaillance faisant obligation d'informer le propriétaire et de soumettre le transport à des restrictions	Restrictions à appliquer en cas de défaillance conformément à la colonne (iii)			
			Conteneur vide		Conteneur chargé	
			Transport maritime	Autres modes de transport	Transport maritime	Autres modes de transport
Longerons supérieurs	Déformation locale d'un longeron de plus de 60 mm ou écartement, fissures ou déchirures dans le matériau du longeron d'une longueur supérieure à 45 mm (voir la note 1)	Déformation locale d'un longeron de plus de 40 mm ou écartement, fissures ou déchirures dans le matériau du longeron d'une longueur supérieure à 10 mm (voir la note 1)	Pas de restriction	Pas de restriction	Lever le conteneur par la partie inférieure n'est pas autorisé, le lever par la partie supérieure n'est autorisé que si on utilise des palonniers sans chaînes	Lever le conteneur par la partie inférieure n'est pas autorisé, le lever par la partie supérieure n'est autorisé que si on utilise des palonniers sans chaînes
Note 1 : Dans le cas de certains conteneurs-citernes, la conception des longerons supérieurs est telle qu'ils ne constituent pas un élément important du point de vue de la structure.						
Longerons inférieurs	Déformation locale perpendiculaire à un longeron de plus de 100 mm ou écartement, fissures ou déchirures dans le matériau du longeron d'une longueur supérieure à 75 mm (voir la note 2)	Déformation locale perpendiculaire à un longeron de plus de 60 mm ou écartement, fissures ou déchirures dans le matériau du longeron : s'agissant de la panne supérieure, d'une longueur supérieure à 25 mm ou s'agissant de l'âme, d'une longueur quelconque (voir la note 2)	Pas de restriction	Pas de restriction	Lever le conteneur au niveau de l'une quelconque des pièces de coin n'est pas autorisé	Lever le conteneur au niveau de l'une quelconque des pièces de coin n'est pas autorisé
Note 2 : Le matériau des longerons ne comprend pas la panne inférieure du longeron.						
Traverses supérieures	Déformation locale d'une traverse supérieure de plus de 80 mm, ou fissures ou déchirures d'une longueur supérieure à 80 mm	Déformation locale d'une traverse supérieure de plus de 50 mm, ou fissures ou déchirures d'une longueur supérieure à 10 mm	Ne pas surarrimer le conteneur	Pas de restriction	Ne pas surarrimer le conteneur	Pas de restriction

(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)
Éléments vulnérables du point de vue de la structure	Défaillance grave exigeant la mise hors service immédiate	Défaillance faisant obligation d'informer le propriétaire et de soumettre le transport à des restrictions	Restrictions à appliquer en cas de défaillance conformément à la colonne (iii)			
			Conteneur vide		Conteneur chargé	
			Transport maritime	Autres modes de transport	Transport maritime	Autres modes de transport
Traverses inférieures	Déformation locale d'une traverse inférieure de plus de 100 mm ou fissures ou déchirures d'une longueur supérieure à 100 mm	Déformation locale d'une traverse inférieure de plus de 60 mm ou fissures ou déchirures d'une longueur supérieure à 10 mm	Ne pas surarrimer le conteneur	Pas de restriction	Ne pas surarrimer le conteneur	Pas de restriction
Montants d'angle	Déformation locale du montant d'angle de plus de 50 mm ou fissures ou déchirures d'une longueur supérieure à 50 mm	Déformation locale du montant d'angle de plus de 30 mm ou fissures ou déchirures d'une longueur quelconque	Ne pas surarrimer le conteneur	Pas de restriction	Ne pas surarrimer le conteneur	Pas de restriction
Pièces de coin et intermédiaires	Pièces de coin manquantes, toute fissure ou déchirure des pièces, toute déformation des pièces empêchant l'engagement complet des dispositifs de levage ou d'assujettissement (voir la note 3) ou tout écartement de la soudure d'éléments contigus d'une longueur supérieure à 50 mm	Écartement de la soudure d'éléments contigus de 50 mm ou moins	Ne pas lever le conteneur ni le charger à bord d'un navire si les pièces endommagées empêchent le levage ou l'assujettissement en toute sécurité	Il faut prendre des précautions particulières pour lever et manutentionner le conteneur	Ne pas charger le conteneur à bord d'un navire	Il faut prendre des précautions particulières pour lever et manutentionner le conteneur
		Toute réduction de l'épaisseur de la tôle comportant l'ouverture supérieure qui rend cette épaisseur inférieure à 25 mm	Il faut prendre des précautions particulières pour lever et manutentionner le conteneur. Ne pas surarrimer le conteneur lorsqu'il faut utiliser des verrous tournants	Il faut prendre des précautions particulières pour lever et manutentionner le conteneur	Ne pas lever le conteneur par les pièces de coin supérieures	Il faut prendre des précautions particulières pour lever et manutentionner le conteneur
		Toute réduction de l'épaisseur de la tôle comportant l'ouverture supérieure qui rend cette épaisseur inférieure à 26 mm	Ne pas surarrimer le conteneur lorsqu'il faut utiliser des verrous tournants entièrement automatiques	Il faut prendre des précautions particulières pour lever et manutentionner le conteneur	Ne pas utiliser le conteneur avec des verrous tournants entièrement automatiques	Il faut prendre des précautions particulières pour lever et manutentionner le conteneur
Note 3 : Il est fait obstacle à l'engagement complet des dispositifs de levage ou d'assujettissement en cas de déformation des pièces supérieure à 5 mm par rapport au plan d'origine, d'ouverture de plus de 66 mm de large, d'ouverture de plus de 127 mm de long ou de réduction de l'épaisseur de la tôle comportant l'ouverture supérieure qui rend cette épaisseur inférieure à 23 mm.						

(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)
Éléments vulnérables du point de vue de la structure	Défaillance grave exigeant la mise hors service immédiate	Défaillance faisant obligation d'informer le propriétaire et de soumettre le transport à des restrictions	Restrictions à appliquer en cas de défaillance conformément à la colonne (iii)			
			Conteneur vide		Conteneur chargé	
			Transport maritime	Autres modes de transport	Transport maritime	Autres modes de transport
Structure inférieure	Plus de deux traverses adjacentes manquantes ou détachées des longerons inférieurs. Vingt pour cent (20 %) ou plus du nombre total de traverses manquent ou sont détachées (voir la note 4)	Une ou deux traverses manquantes ou détachées (voir la note 4)	Pas de restriction	Pas de restriction	Pas de restriction	Pas de restriction
		Plus de deux traverses manquantes ou détachées (voir les notes 4 et 5)	Pas de restriction	Pas de restriction	Il faut limiter la charge utile maximale à 0,5 x P	Il faut limiter la charge utile maximale à 0,5 x P
<p>Note 4 : Si la poursuite du déplacement est autorisée, il est indispensable d'empêcher la chute des traverses détachées.</p> <p>Note 5 : Il faut décharger la cargaison avec prudence car la capacité de la structure inférieure à supporter le chariot élévateur pourrait être limitée.</p>						
Crémones de fermeture	Plus d'une crémone de fermeture intérieure ne fonctionnant pas (voir la note 6)	Plus d'une crémone de fermeture extérieure ne fonctionnant pas (voir la note 6)	Ne pas surarrimer le conteneur	Pas de restriction	Ne pas surarrimer le conteneur. La cargaison doit être fixée au cadre du conteneur et la porte ne doit pas servir à absorber les forces d'accélération, sans quoi il faut limiter à 0,5 P la charge utile maximale	La cargaison doit être fixée au cadre du conteneur et la porte ne doit pas servir à absorber les forces d'accélération, sans quoi il faut limiter à 0,5 P la charge utile maximale
<p>Note 6 : Certains conteneurs sont conçus et agréés (comme il est indiqué sur la plaque d'agrément CSC) pour fonctionner avec une porte ouverte ou une porte enlevée.</p>						

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.355(92)
(принята 21 июня 2013 года)

**ПОПРАВКИ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО
БЕЗОПАСНЫМ КОНТЕЙНЕРАМ (КБК) 1972 ГОДА**

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,

ССЫЛАЯСЬ на статью 28 b) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Комитета,

ОТМЕЧАЯ статью X Международной конвенции по безопасным контейнерам 1972 года (далее именуемой «Конвенция»), касающуюся особой процедуры внесения поправок в Приложения к Конвенции,

РАССМОТРЕВ на своей девяносто второй сессии предложенные поправки к Конвенции в соответствии с процедурой, изложенной в пунктах 1 и 2 статьи X Конвенции,

1. ОДОБРЯЕТ поправки к Приложениям к Конвенции, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;
2. ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии с пунктом 3 статьи X Конвенции, что упомянутые поправки вступают в силу 1 июля 2014 года, если до 1 января 2014 года пять или более Договаривающихся сторон не уведомят Генерального секретаря о своих возражениях против поправок;
3. ПРОСИТ Генерального секретаря в соответствии с пунктом 2 статьи X Конвенции направить заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении, всем Договаривающимся сторонам для принятия;
4. ТАКЖЕ ПРОСИТ Генерального секретаря информировать все Договаривающиеся стороны и членов Организации о любой просьбе и сообщении согласно статье X Конвенции и о дате вступления поправок в силу.

ПРИЛОЖЕНИЕ

**ПОПРАВКИ К
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО БЕЗОПАСНЫМ КОНТЕЙНЕРАМ (КБК)
1972 ГОДА**

**ПРИЛОЖЕНИЕ I
ПРАВИЛА ИСПЫТАНИЯ, ОСМОТРА, ДОПУЩЕНИЯ И
СОДЕРЖАНИЯ КОНТЕЙНЕРОВ**

**Глава I
Общие правила для всех систем допущения**

1 После заглавия главы I включается следующий текст:

«Общие положения

Для цели настоящего Приложения применяются следующие определения:

Буква *g* означает стандартное ускорение свободного падения; *g* равно 9,8 м/с².

Слово «*нагрузка*» при использовании для описания физического количества, которое может быть выражено через единицы измерения, означает массу.

Максимальная эксплуатационная масса брутто или *Разряд* или *R* означает максимальную допустимую сумму массы контейнера и его груза. Буква *R* выражена в единицах массы. Если Приложения основаны на гравитационных силах, полученных на основе этого значения, эта сила, которая является инерционной силой, указывается как *Rg*.

Максимальная допустимая полезная нагрузка или *P* означает разность между максимальной эксплуатационной массой брутто или разрядом и весом тары. Буква *P* выражается в единицах массы. Если Приложения основаны на гравитационных силах, полученных на основе этого значения, эта сила, которая является инерционной силой, указывается как *Pg*.

Вес тары означает массу порожнего контейнера, включая постоянно закрепленное вспомогательное оборудование».

Правило 1 – Табличка о допущении по условиям безопасности

2 Подпункт 1 b) изменяется следующим образом:

«b) На каждом контейнере маркировка максимальной эксплуатационной массы брутто должна соответствовать информации о максимальной эксплуатационной массе брутто, содержащейся на табличке о допущении по условиям безопасности»;

3 Подпункт 2 а) изменяется следующим образом:

«а) Табличка содержит следующую информацию по крайней мере на английском или французском языке:

«ДОПУЩЕНИЕ ПО УСЛОВИЯМ БЕЗОПАСНОСТИ КБК»
Страна, предоставившая допущение, и номер допущения

Дата (год и месяц) изготовления
Идентификационный номер контейнера, присвоенный заводом-изготовителем, или, для существующих контейнеров, у которых этот номер неизвестен, номер, присвоенный Администрацией
Максимальная эксплуатационная масса брутто (кг и фунты)
Допустимая нагрузка при штабелировании при 1,8 (кг и фунты)
Сила при испытании конструкции на жесткость в поперечном направлении (Ньютоны)»;

- 4 В конце пункта 3 знак «.» удаляется и добавляется следующий текст:

«во время их следующего запланированного осмотра или до этого осмотра или до любой другой даты, одобренной Администрацией, при условии что она наступит не позднее 1 июля 2015 года».

- 5 После существующего пункта 4 добавляется следующий новый пункт 5:

«5 На контейнере, изготовление которого было завершено до 1 июля 2014 года, может сохраниться табличка о допущении по условиям безопасности, разрешенная Конвенцией до этой даты, при условии что с контейнером не было произведено никаких конструктивных изменений».

Глава IV

Правила допущения существующих контейнеров и новых контейнеров, не допущенных при изготовлении

Правило 9 – Допущение существующих контейнеров

- 6 Подпункты 1 с) и 1 е) изменяются следующим образом:

«с) максимальная эксплуатационная масса брутто»;

«е) допустимая нагрузка при штабелировании при 1,8 г (кг и фунты); и»

Правило 10 – Допущение новых контейнеров, не допущенных при изготовлении

- 7 Подпункты с) и е) изменяются следующим образом:

«с) максимальная эксплуатационная масса брутто»;

«е) допустимая нагрузка при штабелировании при 1,8 г (кг и фунты); и»

Добавление

- 8 Четвертая, пятая и шестая строки образца таблички о допущении по условиям безопасности, содержащегося в Добавлении, изменяются следующим образом:

«МАКСИМАЛЬНАЯ ЭКСПЛУАТАЦИОННАЯ МАССА БРУТТОкгфунты
ДОПУСТИМАЯ НАГРУЗКА ПРИ ШТАБЕЛИРОВАНИИ ПРИ 1.8 g кг..... фунты
СИЛА ПРИ ИСПЫТАНИИ КОНСТРУКЦИИ НА ЖЕСТКОСТЬ В ПОПЕРЕЧНОМ НАПРАВЛЕНИИ Ньютоны»

- 9 Пункты 4–8 Добавления изменяются следующим образом:
- «4 Максимальная эксплуатационная масса брутто (кг и фунты).
 - 5 Допустимая нагрузка при штабелировании при 1,8 g (кг и фунты).
 - 6 Сила при испытании конструкции на жесткость в поперечном направлении (Ньютоны).
 - 7 Прочность торцовой стенки указывается на табличке только в том случае, если торцовые стенки рассчитаны на силу, составляющую менее или более 0,4 гравитационной силы, соответствующей максимально допустимой полезной нагрузке, т.е. 0,4Pg.
 - 8 Прочность боковой стенки указывается на табличке только в том случае, если боковые стенки рассчитаны на силу, составляющую менее или более 0,6 гравитационной силы, соответствующей максимально допустимой полезной нагрузке, т.е. 0,6Pg».
- 10 Существующие пункты 10 и 11 заменяются следующим:
- «10 Прочность при штабелировании при одной снятой двери указывается на табличке только в том случае, если контейнер имеет одобрение на эксплуатацию при одной снятой двери. На маркировке должно быть указано: ДОПУСТИМАЯ НАГРУЗКА ПРИ ШТАБЕЛИРОВАНИИ ПРИ ОДНОЙ СНЯТОЙ ДВЕРИ ПРИ 1,8 g (... кг ... фунты). Эта маркировка должна располагаться непосредственно рядом с нагрузкой при испытании на штабелирование (см. строку 5).
- 11 Жесткость конструкции при одной снятой двери указывается на табличке только в том случае, если контейнер имеет допущение на эксплуатацию при одной снятой двери. На маркировке должно быть указано: СИЛА ПРИ ИСПЫТАНИИ КОНСТРУКЦИИ НА ЖЕСТКОСТЬ В ПОПЕРЕЧНОМ НАПРАВЛЕНИИ ПРИ ОДНОЙ СНЯТОЙ ДВЕРИ (... Ньютоны). Эта маркировка должна располагаться непосредственно рядом с величиной прочности при испытании на жесткость конструкции (см. строку 6)».

ПРИЛОЖЕНИЕ II

КОНСТРУКТИВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ И ИСПЫТАНИЯ

- 11 После заглавия ПРИЛОЖЕНИЯ II включается следующий текст:

«Общие положения

Для цели настоящего Приложения применяются следующие определения:

Буква *g* означает стандартное ускорение свободного падения; *g* равно 9,8 м/с².

Слово «нагрузка» при использовании для описания физического количества, которое может быть выражено через единицы измерения, означает массу.

Максимальная эксплуатационная масса брутто или *Разряд* или *R* означает максимальную допустимую сумму массы контейнера и его груза. Буква *R* выражена в единицах массы. Если Приложения основаны на гравитационных силах, полученных на основе этого значения, эта сила, которая является инерционной силой, указывается как *Rg*.

Максимальная допустимая полезная нагрузка или P означает разность между максимальной эксплуатационной массой брутто или разрядом и весом тары. Буква P выражается в единицах массы. Если Приложения основаны на гравитационных силах, полученных на основе этого значения, эта сила, которая является инерционной силой, указывается как Pg .

Вес тары означает массу порожнего контейнера, включая постоянно закрепленное вспомогательное оборудование».

12 Первое предложения Введения к Приложению II (Конструктивные требования безопасности и испытания) изменяется следующим образом:

«При установлении требований, содержащихся в настоящем Приложении, имеется в виду, что на всех стадиях обработки контейнеров силы, возникающие в результате перемещения, размещения, штабелирования и гравитационного воздействия на груженный контейнер, а также внешние силы не будут превышать нагрузок, на которые рассчитан данный контейнер».

13 В разделе 1 (Подъем), подраздел 1(A) (Подъем за угловые фитинги), текст, касающийся испытательных нагрузок и прилагаемых сил, изменяется следующим образом:

«ИСПЫТАТЕЛЬНАЯ НАГРУЗКА И ПРИЛАГАЕМЫЕ СИЛЫ

Внутренняя нагрузка:

Равномерно распределенная нагрузка, при которой сумма масс контейнера и испытательной нагрузки составляет $2R$. В случае контейнера-цистерны, когда испытательная нагрузка, обусловленная внутренней нагрузкой и массой тары, составляет менее $2R$, к контейнеру должна быть приложена дополнительная нагрузка, распределенная по всей длине цистерны.

Внешние силы, прилагаемые к контейнеру:

Силы, позволяющие поднять сумму масс, равную $2R$, предписанным способом (в колонке МЕТОДЫ ИСПЫТАНИЯ)».

14 В разделе 1 (Подъем) подраздел 1(B) (Подъем любыми другими дополнительными методами) заменяется следующим:

«ИСПЫТАТЕЛЬНАЯ НАГРУЗКА И ПРИЛАГАЕМЫЕ СИЛЫ

МЕТОДЫ ИСПЫТАНИЯ

Внутренняя нагрузка:

Равномерно распределенная нагрузка, при которой сумма масс контейнера и испытательной нагрузки составляет $1,25R$.

Внешние силы, прилагаемые к контейнеру:

Силы, позволяющие поднять сумму масс, равную $1,25R$, предписанным способом (в колонке МЕТОДЫ ИСПЫТАНИЯ).

i) *Подъем за проемы для вилочных захватов:*

Контейнер размещается на стержнях, которые находятся в одной горизонтальной плоскости, причем в каждом проеме для вилочного захвата, который используется для подъема груженого контейнера, центрируется один стержень. Стержни должны иметь ширину, равную ширине вилок, используемых при обработке, и должны входить в проем для вилочных захватов на 75% длины проема для вилочного захвата.

Внутренняя нагрузка:

ii) *Подъем за пазы для клещевых захватов:*

Равномерно распределенная нагрузка, при которой сумма масс контейнера и испытательной нагрузки составляет $1,25R$. В случае контейнера-цистерны, когда испытательная нагрузка, обусловленная внутренней нагрузкой и массой тары, составляет менее $1,25R$, к контейнеру должна быть приложена дополнительная нагрузка, распределенная по всей длине цистерны.

Контейнер размещается на подкладках, расположенных в одной горизонтальной плоскости, причем под каждый паз для клещевого захвата укладывается одна подкладка. Эти подкладки должны иметь те же размеры, что и подъемная поверхность клещевых захватов, использование которых предусмотрено.

Внешние силы, прилагаемые к контейнеру:

Силы, позволяющие поднять сумму масс $1,25R$ предписанным способом (в колонке МЕТОДЫ ИСПЫТАНИЙ).

iii) *Другие методы:*

Когда контейнеры спроектированы для подъема в грузе состоянии каким-либо другим методом, не упомянутым в пункте А) или подпунктах i) и ii) пункта В), они также испытываются на действие внутренней нагрузки и внешних сил, прилагаемых к контейнеру, соответствующих действующим при этом методе условиям ускорения».

15 Пункты 1 и 2 раздела 2 (ШТАБЕЛИРОВАНИЕ) изменяются следующим образом:

«1 В условиях международных перевозок, когда максимальное вертикальное ускорение значительно отличается от величины $1,8 g$ и когда условия перевозки контейнера надежно и эффективно ограничиваются только этими данными, нагрузка при штабелировании может изменяться в определенной пропорции к ускорению.

2 После удовлетворительного прохождения испытания контейнер может маркироваться на допустимую прилагаемую сверху статическую нагрузку при штабелировании, которая должна указываться на табличке о допущении по условиям безопасности напротив заголовка ДОПУСТИМАЯ НАГРУЗКА ПРИ ШТАБЕЛИРОВАНИИ ПРИ $1,8 g$ (кг и фунты)».

16 В разделе 2 (ШТАБЕЛИРОВАНИЕ) текст, касающийся испытательных нагрузок и прилагаемых сил, изменяется следующим образом:

«ИСПЫТАТЕЛЬНАЯ НАГРУЗКА И ПРИЛАГАЕМЫЕ СИЛЫ

Внутренняя нагрузка:

Равномерно распределенная нагрузка, при которой сумма масс контейнера и испытательной нагрузки составляет $1,8 R$. Контейнеры-цистерны могут быть испытаны в порожнем состоянии.

Внешние силы, прилагаемые к контейнеру:

К каждому из четырех верхних угловых фитингов прилагается вертикальная, направленная вниз нагрузка, составляющая 0,25 x 1,8 x гравитационную силу от допустимой прилагаемой сверху статической нагрузки при штабелировании».

17 Раздел 3 (СОСРЕДОТОЧЕННЫЕ НАГРУЗКИ) изменяется следующим образом:

«ИСПЫТАТЕЛЬНАЯ НАГРУЗКА И
ПРИЛАГАЕМЫЕ СИЛЫ

МЕТОДЫ ИСПЫТАНИЯ

а) На крышу

Внутренняя нагрузка:

Внешние силы прилагаются вертикально сверху вниз к наружной поверхности наиболее слабой части крыши контейнера.

Нет.

Внешние силы, прилагаемые к контейнеру:

Сосредоточенная гравитационная сила, составляющая 300 кг (660 фунтов), равномерно распределенная по площади 600 x 300 мм (24 x 12 дюймов).

б) На пол

Внутренняя нагрузка:

При испытании контейнер должен устанавливаться на четырех опорах, расположенных на одном уровне под каждым из четырех нижних углов таким образом, чтобы основание контейнера могло свободно прогибаться.

Две сосредоточенные нагрузки по 2 730 кг (6 000 фунтов) каждая, прилагаемые к полу контейнера таким образом, чтобы контактная поверхность каждой из них составляла 142 см² (22 кв. дюйма).

Внешние силы, прилагаемые к контейнеру:

По всей поверхности пола контейнера должно перемещаться испытательное устройство, масса которого в нагруженном состоянии должна составлять 5 460 кг (12 000 фунтов), т.е. по 2 730 кг (6 000 фунтов) на каждую из двух контактных поверхностей, общая контактная площадь которых под нагрузкой равна 284 см² (44 кв. дюйма), т.е. 142 см² (22 кв. дюйма) на каждую поверхность, причем ширина поверхности должна составлять 180 мм (7 дюймов), а расстояние между центрами поверхностей – 760 мм (30 дюймов).

Нет.

»

18 Заголовок и подзаголовок текста, касающегося испытательных нагрузок и прилагаемых сил в разделе 4 (ИСПЫТАНИЕ НА ПОПЕРЕЧНУЮ ЖЕСТКОСТЬ КОНСТРУКЦИИ) заменяются, соответственно, следующим текстом:

«ИСПЫТАТЕЛЬНАЯ НАГРУЗКА И ПРИЛАГАЕМЫЕ СИЛЫ» и «Внутренняя нагрузка:».

19 В разделе 5 (ИСПЫТАНИЕ НА КРЕПЛЕНИЕ В ПРОДОЛЬНОМ НАПРАВЛЕНИИ (СТАТИЧЕСКОЕ ИСПЫТАНИЕ)) текст, касающийся испытательных нагрузок и прилагаемых сил, изменяется следующим образом:

**«ИСПЫТАТЕЛЬНАЯ НАГРУЗКА И ПРИЛАГАЕМЫЕ СИЛЫ
Внутренняя нагрузка:**

Равномерно распределенная нагрузка, при которой сумма масс контейнера и испытательной нагрузки составляет максимальную эксплуатационную массу брутто или разряд R. В случае контейнера-цистерны, когда масса внутренней нагрузки и масса тары меньше, чем максимальная эксплуатационная масса брутто или разряд R, к контейнеру должна быть приложена дополнительная нагрузка.

Внешние силы, прилагаемые к контейнеру:

К каждой стороне контейнера прилагаются продольные сжимающие и растягивающие силы, равные R_g , т.е. основание контейнера подвергается действию силы, составляющей в сумме $2R_g$.

20 Первый абзац раздела 6 (ТОРЦОВЫЕ СТЕНКИ) изменяется следующим образом:

«Торцовые стенки должны выдерживать воздействие силы не менее 0,4 силы, равной гравитационной силе, соответствующей максимально допустимой полезной нагрузке. Однако если торцовые стенки рассчитаны на силу, составляющую менее или более 0,4 гравитационной силы, соответствующей максимально допустимой полезной нагрузке, то этот коэффициент прочности должен указываться на табличке о допущении по условиям безопасности в соответствии с правилом 1 Приложения I».

21 В разделе 6 (ТОРЦОВЫЕ СТЕНКИ) текст, касающийся испытательных нагрузок и прилагаемых сил, изменяется следующим образом:

«ИСПЫТАТЕЛЬНЫЕ НАГРУЗКИ И ПРИЛАГАЕМЫЕ СИЛЫ

Внутренняя нагрузка:

К внутренней поверхности торцовой стенки прилагается равномерно распределенная сила, составляющая $0,4R_g$, или такая другая сила, на которую может быть рассчитан контейнер.

Внешние силы, прилагаемые к контейнеру:

Нет».

22 Первый абзац раздела 7 (БОКОВЫЕ СТЕНКИ) изменяется следующим образом:

«Боковые стенки должны выдерживать воздействие силы не менее 0,6 силы, равной гравитационной силе, соответствующей максимально допустимой

полезной нагрузке. Однако если боковые стенки рассчитаны на силу, составляющую менее или более 0,6 гравитационной силы, соответствующей максимально допустимой полезной нагрузке, то этот коэффициент прочности должен указываться на табличке о допущении по условиям безопасности в соответствии с правилом 1 Приложения I».

23 В разделе 7 (БОКОВЫЕ СТЕНКИ) текст, касающийся испытательных нагрузок и прилагаемых сил, изменяется следующим образом:

«ИСПЫТАТЕЛЬНАЯ НАГРУЗКА И ПРИЛАГАЕМЫЕ СИЛЫ

Внутренняя нагрузка:

К внутренней поверхности боковой стенки прилагается равномерно распределенная сила, составляющая $0,6P_g$, или такая другая сила, на которую может быть рассчитан контейнер.

Внешние силы, прилагаемые к контейнеру: Нет».

24 Существующий раздел 8 (ЭКСПЛУАТАЦИЯ ПРИ ОДНОЙ СНЯТОЙ ДВЕРИ) заменяется следующим:

«8 ЭКСПЛУАТАЦИЯ ПРИ ОДНОЙ СНЯТОЙ ДВЕРИ

8.1 У контейнеров при одной снятой двери существенно снижается способность выдерживать силы перекоса и потенциально снижается прочность при штабелировании. Снятие двери контейнера в эксплуатации рассматривается как модификация контейнера. Для эксплуатации при одной снятой двери контейнеры должны получить допущение. Такое допущение должно основываться на результатах испытаний, как изложено ниже.

8.2 После удовлетворительного прохождения испытания на штабелирование контейнер может маркироваться на допустимую прилагаемую сверху нагрузку при штабелировании, которая должна указываться на табличке о допущении по условиям безопасности непосредственно под строкой 5: ДОПУСТИМАЯ НАГРУЗКА ПРИ ШТАБЕЛИРОВАНИИ ПРИ 1,8 g (кг и фунты) ПРИ ОДНОЙ СНЯТОЙ ДВЕРИ.

8.3 После удовлетворительного прохождения испытания на жесткость в поперечном направлении сила при испытании конструкции на жесткость в поперечном направлении должна указываться в табличке о допущении по условиям безопасности непосредственно под строкой 6: СИЛА ПРИ ИСПЫТАНИИ КОНСТРУКЦИИ НА ЖЕСТКОСТЬ В ПОПЕРЕЧНОМ НАПРАВЛЕНИИ ПРИ ОДНОЙ СНЯТОЙ ДВЕРИ (Ньютоны).

ИСПЫТАТЕЛЬНАЯ НАГРУЗКА И
ПРИЛАГАЕМЫЕ СИЛЫ

МЕТОДЫ ИСПЫТАНИЯ

Штабелирование

Внутренняя нагрузка:

Равномерно распределенная нагрузка, при которой сумма массы контейнера и испытательной нагрузки составляет $1,8R$.

Методы испытания должны быть такими, какие указаны в разделе 2
ШТАБЕЛИРОВАНИЕ

Внешние силы, прилагаемые к контейнеру:

Принимаются как прилагаемые вертикально вниз статические силы, действующие на каждый из четырех верхних угловых фитингов, равные $0,25 \times 1,8 \times$ гравитационную силу допустимой прилагаемой сверху статической нагрузки при штабелировании

Испытание на поперечную жесткость конструкции

Внутренняя нагрузка:

Нет.

Внешние силы, прилагаемые к контейнеру:

К торцовым конструкциям прилагаются силы, действующие в поперечном направлении. Эти силы должны быть равны силам, на которые рассчитан контейнер».

Методы испытания должны быть такими, какие указаны в разделе **4 ИСПЫТАНИЕ НА ПОПЕРЕЧНУЮ ЖЕСТКОСТЬ КОНСТРУКЦИИ**

**ПРИЛОЖЕНИЕ III
КОНТРОЛЬ И ПРОВЕРКИ**

25 Существующий раздел 4 заменяется следующим:

«4 Конструктивно уязвимые элементы

4.1 Следующие элементы являются конструктивно уязвимыми и должны быть осмотрены на предмет серьезных неисправностей в соответствии со следующей таблицей:

(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)
Конструктивно уязвимый элемент	Серьезная неисправность, требующая немедленного определения необходимости вывода из эксплуатации	Неисправность в отношении которой требуются рекомендации для собственника и ограничения по перевозкам	Ограничения, налагаемые в случае неисправностей согласно колонке (iii)			
			Порожний контейнер		Груженный контейнер	
			Морская перевозка	Другие виды	Морская перевозка	Другие виды
Верхняя Продольная балка	Местная деформация балки, превышающая 60 мм, или расщепление, или трещины, или разрывы в материале балки, превышающие в длину 45 мм. (см. примечание 1)	Местная деформация балки, превышающая 40 мм, или расщепление, или трещины, или разрывы в материале балки, превышающие в длину 10 мм. (см. примечание 1)	Ограничений нет	Ограничений нет	Подъем за днище не разрешен, подъем за верх разрешен только с помощью спредера без цепей	Подъем за днище не разрешен, подъем за верх разрешен только с помощью спредера без цепей
Примечание 1: в конструкции некоторых контейнеров-цистерн верхняя продольная балка не является важным конструктивным элементом.						
Нижняя продольная балка	Местная деформация, перпендикулярная балке, превышающая 100 мм, или расщепление, или трещины, или разрывы в материале балки, превышающие в длину 75 мм. (см. примечание 2)	Местная деформация, перпендикулярная балке, превышающая 60 мм, или расщепление, или трещины, или разрывы в материале балки: превышающие в длину 25 мм в верхнем фланце; или любой длины в стенке. (см. примечание 2)	Ограничений нет	Ограничений нет	Подъем за (любой) угловой фитинг не разрешен	Подъем за (любой) угловой фитинг не разрешен
Примечание 2: к материалу балки не относится нижний фланец балки.						
Верхняя торцовая балка	Местная деформация верхней торцовой балки, превышающая 80 мм, или трещины, или разрывы, превышающие в длину 80 мм	Местная деформация верхней торцовой балки, превышающая 50 мм, или трещины, или разрывы, превышающие в длину 10 мм	На контейнер не должны укладываться другие грузы	Ограничений нет	На контейнер не должны укладываться другие грузы	Ограничений нет

(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)
Конструктивно уязвимый элемент	Серьезная неисправность, требующая немедленного определения необходимости вывода из эксплуатации	Неисправность в отношении которой требуются рекомендации для собственника и ограничения по перевозкам	Ограничения, налагаемые в случае неисправностей согласно колонке (iii)			
			Порожний контейнер		Груженный контейнер	
			Морская перевозка	Другие виды	Морская перевозка	Другие виды
Нижняя торцовая балка	Местная деформация нижней торцовой балки, превышающая 100 мм, или трещины, или разрывы, превышающие в длину 100 мм	Местная деформация нижней торцовой балки, превышающая 60 мм, или трещины, или разрывы, превышающие в длину 10 мм	На контейнер не должны укладываться другие грузы	Ограничений нет	На контейнер не должны укладываться другие грузы	Ограничений нет
Угловые стойки	Местная деформация стойки, превышающая 50 мм, или разрывы, или трещины, превышающие в длину 50 мм	Местная деформация стойки, превышающая 30 мм, или разрывы, или трещины любой длины	На контейнер не должны укладываться другие грузы	Ограничений нет	На контейнер не должны укладываться другие грузы	Ограничений нет
Угловые и промежуточные фитинги	Отсутствие угловых фитингов, любые сквозные трещины или разрывы в фитинге, любая деформация фитинга, которая препятствует полному функционированию фитингов для крепления или подъема (см. примечание 3), или любое расслоение сварного шва соседних элементов, превышающее в длину 50 мм	Расслоение сварного шва соседних элементов длиной 50 мм или менее	Контейнер не должен подниматься на борт судна, если поврежденные фитинги препятствуют безопасному подъему или креплению	Подъем и перегрузка контейнера должны производиться с особым вниманием	Контейнер не должен загружаться на судно	Подъем и перегрузка контейнера должны производиться с особым вниманием

(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)
Конструктивно уязвимый элемент	Серьезная неисправность, требующая немедленного определения необходимости вывода из эксплуатации	Неисправность в отношении которой требуются рекомендации для собственника и ограничения по перевозкам	Ограничения, налагаемые в случае неисправностей согласно колонке (iii)			
			Порожний контейнер		Груженный контейнер	
			Морская перевозка	Другие виды	Морская перевозка	Другие виды
		Любое уменьшение толщины пластины, в которой находится верхнее отверстие, в результате чего ее толщина становится менее 25 мм	Подъем и перегрузка контейнера должны производиться с особым вниманием. На контейнер не должны укладываться другие грузы, если должны использоваться твистлоки	Подъем и перегрузка контейнера должны производиться с особым вниманием	Не поднимать контейнер за верхние угловые фитинги	Подъем и перегрузка контейнера должны производиться с особым вниманием
		Любое уменьшение толщины пластины, в которой находится верхнее отверстие, в результате чего ее толщина становится менее 26 мм	На контейнер не должны укладываться другие грузы, если должны использоваться полностью автоматические твистлоки	Подъем и перегрузка контейнера должны производиться с особым вниманием	Контейнер не должен использоваться с полностью автоматическими твистлоками	Подъем и перегрузка контейнера должны производиться с особым вниманием
Примечание 3: полному функционированию фитингов для крепления или подъем препятствует любая деформация фитинга более 5 мм от его первоначальной плоскости, любое отверстие шириной более 66 мм, любое отверстие длиной более 127 мм или любое уменьшение толщины пластины, в которой находится верхнее отверстие, в результате чего ее толщина становится менее 23 мм.						

(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)
Конструктивно уязвимый элемент	Серьезная неисправность, требующая немедленного определения необходимости вывода из эксплуатации	Неисправность в отношении которой требуются рекомендации для собственника и ограничения по перевозкам	Ограничения, налагаемые в случае неисправностей согласно колонке (iii)			
			Порожний контейнер		Груженный контейнер	
			Морская перевозка	Другие виды	Морская перевозка	Другие виды
Основание	Отсутствие двух или более соседних поперечных элементов или их отсоединение от нижних продольных балок. Отсутствие 20% или более общего числа поперечных элементов или их отсоединение. (см. примечание 4)	Отсутствие или отсоединение одного или двух поперечных элементов	Ограничений нет	Ограничений нет	Ограничений нет	Ограничений нет
		Отсутствие или отсоединение более двух поперечных элементов (см. примечания 4 и 5)	Ограничений нет	Ограничений нет	Максимальная полезная нагрузка должна быть ограничена 0,5 x P	Максимальная полезная нагрузка должна быть ограничена 0,5 x P
<p>Примечание 4: если разрешена дальнейшая перевозка, важно обеспечить, чтобы исключалось свободное падение отсоединенных поперечных элементов.</p> <p>Примечание 5: требуется аккуратная выгрузка груза, поскольку для основания могут быть ограничены возможности для вилочного захвата.</p>						
Штанги дверных запоров	Одна или несколько внутренних штанг дверных запоров находятся в нерабочем состоянии (см. примечание 6)	Одна или несколько внешних штанг дверных запоров находятся в нерабочем состоянии (см. примечание 6)	На контейнер не должны укладываться другие грузы	Ограничений нет	На контейнер не должны укладываться другие грузы. Груз должен быть закреплен на раме контейнера, и для поглощения сил ускорения не должна использоваться дверь, иначе максимальная полезная нагрузка должна быть ограничена 0,5 P	Груз должен быть закреплен на раме контейнера, и для поглощения сил ускорения не должна использоваться дверь, иначе максимальная полезная нагрузка должна быть ограничена 0,5 P
Примечание 6: некоторые контейнеры спроектированы и допущены (и это зафиксировано на табличке КБК) для эксплуатации с одной дверью в открытом положении или при одной снятой двери.						

RESOLUCIÓN MSC.355(92)
(adoptada el 21 de junio de 2013)

**ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA SEGURIDAD
DE LOS CONTENEDORES, 1972 (CONVENIO CSC)**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

TOMANDO NOTA del artículo X del Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972 (en adelante denominado "el Convenio"), relativo al procedimiento especial para enmendar los anexos del Convenio,

HABIENDO EXAMINADO, en su 92º periodo de sesiones, las enmiendas al Convenio propuestas de conformidad con el procedimiento estipulado en los párrafos 1 y 2 del artículo X del Convenio,

1 ADOPTA las enmiendas a los anexos del Convenio cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2 DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo X del Convenio, que las mencionadas enmiendas entrarán en vigor el 1 de julio de 2014, a menos que, antes del 1 de enero de 2014, cinco o más Partes Contratantes notifiquen al Secretario General que formulan objeciones a las enmiendas;

3 PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo X del Convenio, comunique las copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todas las Partes Contratantes para su aceptación;

4 PIDE ADEMÁS al Secretario General que informe a todas las Partes Contratantes y a los Miembros de la Organización acerca de toda petición y comunicación en virtud del artículo X del Convenio, así como de la fecha en la que las enmiendas entrarán en vigor.

ANEXO

ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA SEGURIDAD
DE LOS CONTENEDORES, 1972 (CONVENIO CSC)

ANEXO I

REGLAS PARA LA PRUEBA, INSPECCIÓN, APROBACIÓN
Y CONSERVACIÓN DE CONTENEDORES

Capítulo I

Reglas comunes a todos los sistemas de aprobación

- 1 Insértese el siguiente texto a continuación del título del capítulo I:

"Disposiciones generales

Las siguientes definiciones se aplicarán a los fines del presente anexo:

Por *g* se entiende la aceleración normal de la gravedad; *g* equivale a 9,8 m/s².

La palabra *carga*, cuando se utiliza para describir una cantidad física a la cual pueden asignarse unidades, significa masa.

Por *masa bruta máxima de utilización* o *R* se entiende la suma máxima permitida de la masa del contenedor y de su carga. La letra *R* se expresa en unidades de masa. Cuando los anexos se basan en las fuerzas gravitacionales derivadas de este valor, dicha fuerza, que es una fuerza de inercia, se indicará como *Rg*.

Por *carga útil máxima autorizada* o *P* se entiende la diferencia entre la masa bruta máxima de utilización o *R* y la tara. La letra *P* se expresa en unidades de masa. Cuando los anexos se basen en la fuerza gravitacional derivada de este valor, dicha fuerza, que es una fuerza de inercia, se indica como *Pg*.

Por *tara* se entiende la masa del contenedor vacío, incluido todo equipo auxiliar fijo de manera permanente."

Regla 1

Placa de aprobación relativa a la seguridad

- 2 El apartado 1 b) se enmienda de modo que diga lo siguiente:

"b) Toda marca indicadora de la masa bruta máxima de utilización que se coloque en un contenedor se ajustará a la información que figure al respecto en la placa de aprobación relativa a la seguridad."

- 3 El apartado 2 a) se enmienda de modo que diga lo siguiente:

"a) En la placa figurarán los siguientes datos, en francés o inglés por lo menos:

APROBACIÓN DE SEGURIDAD CSC
País de aprobación y referencia de aprobación
Fecha (mes y año) de fabricación

Número de identificación del fabricante del contenedor o, en el caso de los contenedores existentes respecto de los cuales no se conozca este número, el número asignado por la Administración
Masa bruta máxima de utilización (kg y lb)
Carga de apilamiento autorizada para 1,8g (kg y lb)
Fuerza utilizada para la prueba de rigidez transversal (newtons)."

- 4 Al final del párrafo 3, se suprime el signo "." y se añade el siguiente nuevo texto:
- " , a más tardar en la fecha de su próximo examen previsto, o antes de cualquier otra fecha aprobada por la Administración, siempre que no sea posterior al 1 de julio de 2015."

- 5 Al final del actual párrafo 4 se inserta el siguiente nuevo párrafo 5:
- "5 Los contenedores que hayan sido construidos antes del 1 de julio de 2014 podrán mantener la placa de aprobación relativa a la seguridad autorizada por el Convenio antes de dicha fecha, a condición de que ese contenedor no se someta a ninguna modificación estructural."

Capítulo IV

Reglas para la aprobación de los contenedores existentes y de los contenedores nuevos no aprobados al tiempo de su fabricación

Regla 9

Aprobación de los contenedores existentes

- 6 Los apartados 1 c) y 1 e) se enmiendan de modo que digan lo siguiente:
- "c) capacidad de masa bruta máxima de utilización;"
- "e) carga de apilamiento autorizada para 1,8g (kg y lb); y"

Regla 10

Aprobación de los contenedores nuevos no aprobados al tiempo de su fabricación

- 7 Los apartados c) y e) se enmiendan de modo que digan lo siguiente:
- "c) capacidad de masa bruta máxima de utilización;"
- "e) carga de apilamiento autorizada para 1,8g (kg y lb); y"

Apéndice

- 8 Los renglones 4º, 5º y 6º del modelo de placa de aprobación relativa a la seguridad que figuran en el apéndice se enmiendan de modo que digan lo siguiente:

"MASA BRUTA MÁXIMA DE UTILIZACIÓN ... kg ... lb
CARGA DE APILAMIENTO AUTORIZADA PARA 1,8g ... kg ... lb
FUERZA UTILIZADA PARA LA PRUEBA DE RIGIDEZ TRANSVERSAL ... newtons"

- 9 Los puntos 4 a 8 del apéndice se enmiendan de modo que digan lo siguiente:
- "4 Masa bruta máxima de utilización (kg y lb).
 - 5 Carga de apilamiento autorizada para 1,8g (kg y lb).
 - 6 Fuerza utilizada para la prueba de rigidez transversal (newtons).
 - 7 La resistencia de las paredes extremas sólo debe indicarse en la placa si dichas paredes están proyectadas para resistir una fuerza inferior o superior a 0,4 veces la fuerza gravitacional ejercida por la carga útil máxima autorizada, es decir, $0,4Pg$.
 - 8 La resistencia de las paredes laterales sólo debe indicarse en la placa si dichas paredes están proyectadas para resistir una fuerza inferior o superior a 0,6 veces la fuerza gravitacional ejercida por la carga útil máxima autorizada, es decir, $0,6Pg$."
- 10 Los párrafos 10 y 11 actuales se sustituyen por los siguientes:
- "10 Se indicará la resistencia al apilamiento sin una puerta en la placa solamente si se ha aprobado la utilización del contenedor sin una puerta. La marca deberá decir: CARGA DE APILAMIENTO AUTORIZADA SIN UNA PUERTA PARA 1,8g (... kg... lb). Esta marca se colocará al lado del valor correspondiente a la prueba de apilamiento (véase la línea 5).
- 11 Se indicará la resistencia transversal sin una puerta en la placa solamente si se ha aprobado la utilización del contenedor sin una puerta. La marca deberá decir: FUERZA UTILIZADA PARA LA PRUEBA DE RIGIDEZ TRANSVERSAL **SIN UNA PUERTA** (... newtons). Esta marca se colocará al lado del valor correspondiente a la prueba de rigidez transversal (véase la línea 6)."

ANEXO II

NORMAS Y PRUEBAS ESTRUCTURALES DE SEGURIDAD

- 11 Insértese el siguiente texto a continuación del título del anexo II:

"Disposiciones generales

Las siguientes definiciones se aplicarán a los fines del presente anexo:

Por g se entiende la aceleración normal de la gravedad; g equivale a $9,8 \text{ m/s}^2$.

La palabra *carga*, cuando se utiliza para describir una cantidad física a la cual pueden asignarse unidades, significa masa.

Por *masa bruta máxima de utilización* o R se entiende la suma máxima permitida de la masa del contenedor y de su carga. La letra R se expresa en unidades de masa. Cuando los anexos se basan en las fuerzas gravitacionales derivadas de este valor, dicha fuerza, que es una fuerza de inercia, se indicará como Rg .

Por *carga útil máxima autorizada* o P se entiende la diferencia entre la masa bruta máxima de utilización o R y la tara. La letra P se expresa en unidades de masa. Cuando los anexos se basen en la fuerza gravitacional derivada de este valor, dicha fuerza, que es una fuerza de inercia, se indica como Pg .

Por *tara* se entiende la masa del contenedor vacío, incluido todo equipo auxiliar fijo de manera permanente.

12 Se enmienda la primera oración de la introducción al anexo II (Normas y pruebas estructurales de seguridad) de modo que diga lo siguiente:

"En las disposiciones del presente anexo queda implícito que en todas las fases de la utilización de los contenedores, los esfuerzos resultantes de los movimientos, de la colocación, del apilamiento y del efecto gravitacional del contenedor cargado, así como las fuerzas exteriores, no excederán la resistencia para la que fue proyectado el contenedor."

13 En la sección 1 (Izada), subsección 1 A) (Izada por las cantoneras), se enmienda el texto sobre las cargas de prueba y las fuerzas aplicadas de modo que diga lo siguiente:

"CARGAS DE PRUEBA Y FUERZAS APLICADAS

Carga interior:

Carga repartida de modo uniforme; la suma de la masa del contenedor y de la carga de prueba debería ser igual a $2R$. Si se trata de un contenedor cisterna, cuando la carga de prueba de la carga interior más la tara sea inferior a $2R$, se aplicará al contenedor una carga suplementaria repartida a lo largo de la cisterna.

Fuerzas aplicadas externamente:

Las que permitan izar la suma de una masa de $2R$ del modo prescrito (véase PROCEDIMIENTOS DE PRUEBA)."

14 En la sección 1 (Izada), la subsección 1 B) (Izada por cualesquiera otros métodos adicionales) se sustituye por el texto siguiente:

"CARGAS DE PRUEBA Y FUERZAS APLICADAS

Carga interior:

Carga repartida de modo uniforme; la suma de la masa del contenedor y de la carga de prueba debería ser igual a $1,25R$.

Fuerzas aplicadas externamente:

Las que permitan izar la suma de una masa de $1,25R$ del modo prescrito (véase PROCEDIMIENTOS DE PRUEBA).

PROCEDIMIENTOS DE PRUEBA

i) *Izada por los huecos de entrada de las horquillas:*

El contenedor será colocado en barras que se encuentren en el mismo plano horizontal, centrando una barra dentro de cada uno de los huecos de entrada de las horquillas que se utilicen para izar los contenedores cargados. Las barras tendrán la misma anchura que las horquillas que se vayan a utilizar para la manipulación y penetrarán en los huecos de entrada de las horquillas hasta el 75 % de la longitud del hueco.

Carga interior:

Carga repartida de modo uniforme; la suma de la masa del contenedor y de la carga de prueba debería ser igual a $1,25R$. Si se trata de un contenedor cisterna, cuando la carga de prueba de la carga interior más la tara sea inferior a $1,25R$, se aplicará al contenedor una carga suplementaria distribuida a lo largo de la cisterna.

Fuerzas aplicadas externamente:

Las que permitan izar la suma de una masa de $1,25R$ del modo prescrito (véase PROCEDIMIENTOS DE PRUEBA).

ii) *Izada por los puntos de aplicación de los brazos prensores:*

El contenedor se colocará sobre unos soportes en el mismo plano horizontal, colocándose un soporte debajo de cada punto de aplicación de los brazos prensores. Los soportes tendrán el mismo tamaño que la superficie de izada de los brazos prensores que se vayan a utilizar.

iii) *Otros métodos:*

Si los contenedores están proyectados para ser izados en la condición de carga por cualquier método no mencionado en los epígrafes A) o B) i) y ii), serán también sometidos a prueba con una carga interior y unas fuerzas aplicadas externamente que representen las aceleraciones propias de dicho método."

15 Los párrafos 1 y 2 de la sección 2 (APILAMIENTO) se enmiendan de modo que digan lo siguiente:

"1 Cuando, en condiciones de transporte internacional, la aceleración vertical máxima se aparte significativamente de $1,8g$ y cuando conste clara y efectivamente que el contenedor está limitado a estas condiciones de transporte, se podrá variar la carga de apilamiento en la correspondiente proporción de la aceleración.

2 Efectuada esta prueba con éxito, el contenedor será declarado apto para una carga de apilamiento estática superpuesta, que debería indicarse en la placa de aprobación relativa a la seguridad frente a las palabras CARGA DE APILAMIENTO AUTORIZADA PARA $1,8g$ (kg y lb)."

16 En la sección 2 (APILAMIENTO), el texto sobre cargas de prueba y fuerzas aplicadas se enmienda de modo que diga lo siguiente:

"CARGAS DE PRUEBA Y FUERZAS APLICADAS

Carga interior:

Carga repartida de modo uniforme; la suma de la masa del contenedor y de la carga de prueba debería ser igual a $1,8R$. Los contenedores cisterna podrán someterse a prueba en estado de tara.

Fuerzas aplicadas externamente:

Las que sometan a cada una de las cuatro cantoneras superiores a una fuerza vertical descendente igual a 0,25 x 1,8 x la fuerza gravitacional de la carga de apilamiento estática superpuesta autorizada."

17 La sección 3 (CARGAS CONCENTRADAS) se enmienda de modo que diga lo siguiente:

"CARGAS DE PRUEBA Y FUERZAS APLICADAS

PROCEDIMIENTOS DE PRUEBA

a) Sobre el techo

Carga interior:

Ninguna.

Las fuerzas aplicadas externamente se aplicarán verticalmente y en sentido descendente a la superficie exterior de la parte más débil del contenedor.

Fuerzas aplicadas externamente:

Una fuerza gravitacional concentrada de 300 kg (660 lb) repartida de modo uniforme sobre una superficie de 600 mm x 300 mm (24 pulgadas x 12 pulgadas).

b) Sobre el piso

Carga interior:

Dos cargas concentradas de 2 730 kg (6 000 lb) cada una, que se aplicarán al piso del contenedor sobre una superficie de contacto de 142 cm² (22 pulgadas cuadradas).

La prueba se debería hacer con el contenedor apoyado en cuatro soportes a nivel bajo sus cuatro esquinas inferiores de manera tal que la base del contenedor pueda incurvarse libremente.

Fuerzas aplicadas externamente:

Ninguna.

Se debería desplazar por toda la superficie del piso del contenedor un dispositivo de prueba que estará cargado con una masa de 5 460 kg (12 000 lb), es decir, 2 730 kg (6 000 lb) sobre cada una de las dos caras, cuya superficie de contacto total, una vez aplicada la carga, será de 284 cm² (44 pulgadas cuadradas), o sea, 142 cm² (22 pulgadas cuadradas) en cada cara; las caras tendrán una anchura de 180 mm (7 pulgadas) y distarán entre sí 760 mm (30 pulgadas) de centro a centro."

18 El título y el subtítulo del texto de la sección 4 (RIGIDEZ TRANSVERSAL) sobre cargas de prueba y fuerzas aplicadas se sustituyen por los textos siguientes, respectivamente:

"CARGAS DE PRUEBA Y FUERZAS APLICADAS" y "**Carga interior:**"

19 En la sección 5 (RESISTENCIA LONGITUDINAL (PRUEBA ESTÁTICA)), el texto sobre las cargas de prueba y las fuerzas aplicadas se enmienda de modo que diga lo siguiente:

"CARGAS DE PRUEBA Y FUERZAS APLICADAS

Carga interior:

Carga repartida de modo uniforme; la suma de la masa del contenedor y de la carga de prueba debería ser igual a la masa bruta máxima de utilización, R . En el caso de un contenedor cisterna, cuando la masa de la carga interior más la tara sea inferior a la masa bruta máxima, R , se aplicará una carga suplementaria al contenedor.

Fuerzas aplicadas externamente:

Las que sometan cada lado del contenedor a fuerzas longitudinales de compresión y tensión de magnitud R_g , es decir, una fuerza combinada de $2R_g$ sobre toda la base del contenedor."

20 En la sección 6 (PAREDES EXTREMAS), el primer párrafo se enmienda de modo que diga lo siguiente:

"Las paredes extremas deberían resistir una fuerza no inferior a 0,4 veces la fuerza equivalente a la fuerza gravitacional ejercida por la carga útil máxima autorizada. No obstante, si las paredes extremas están proyectadas para resistir una fuerza inferior o superior a 0,4 veces la fuerza gravitacional ejercida por la carga útil máxima autorizada, se indicará este factor de resistencia en la placa de aprobación relativa a la seguridad, de conformidad con la regla 1 del anexo I."

21 En la sección 6 (PAREDES EXTREMAS), el texto sobre cargas de prueba y fuerzas aplicadas se enmienda de modo que diga lo siguiente:

"CARGAS DE PRUEBA Y FUERZAS APLICADAS

Carga interior:

La que someta la superficie interior de la pared extrema a una fuerza uniformemente repartida de $0,4P_g$ o cualquier otra fuerza para la que fue proyectado el contenedor.

Fuerzas aplicadas externamente:

Ninguna."

22 En la sección 7 (PAREDES LATERALES), el primer párrafo se enmienda de modo que diga lo siguiente:

"Las paredes laterales deberían resistir una fuerza no inferior a 0,6 veces la fuerza equivalente a la fuerza gravitacional ejercida por la carga útil máxima autorizada. No obstante, si las paredes laterales están proyectadas para resistir una fuerza inferior o superior a 0,6 veces la fuerza gravitacional ejercida por la carga útil máxima autorizada, se indicará este factor de resistencia en la placa de aprobación relativa a la seguridad, de conformidad con la regla 1 del anexo I."

23 En la sección 7 (PAREDES LATERALES), el texto sobre cargas de prueba y fuerzas aplicadas se enmienda de modo que diga lo siguiente:

"CARGA DE PRUEBA Y FUERZAS APLICADAS

Carga interior:

La que someta la superficie interior de la pared lateral a una fuerza uniformemente repartida de 0,6Pg o cualquier otra fuerza para la que fue proyectado el contenedor.

Fuerzas aplicadas externamente:

Ninguna."

24 La sección 8 existente (FUNCIONAMIENTO SIN UNA PUERTA) se sustituye por la siguiente:

"8 FUNCIONAMIENTO SIN UNA PUERTA

8.1 Los contenedores a los que se ha retirado una puerta sufren una reducción significativa de su capacidad de soportar fuerzas de deformación transversal y, posiblemente, de su resistencia al apilamiento. La retirada de una puerta de un contenedor en uso se considera una modificación del contenedor. Los contenedores deben someterse a la aprobación para su utilización sin una de sus puertas. Dicha aprobación se basará en los resultados de las pruebas que se indican más abajo.

8.2 Efectuada con éxito la prueba de apilamiento, el contenedor se puede clasificar para una carga de apilamiento autorizada superpuesta, que se indicará en la placa de aprobación relativa a la seguridad inmediatamente por debajo de la línea 5: CARGA DE APILAMIENTO AUTORIZADA PARA 1,8g (kg y lb) SIN UNA PUERTA.

8.3 Efectuada con éxito la prueba de rigidez transversal, la fuerza utilizada para dicha prueba se indicará en la placa de aprobación relativa a la seguridad, inmediatamente por debajo de la línea 6: FUERZA UTILIZADA PARA LA PRUEBA DE RIGIDEZ TRANSVERSAL SIN UNA PUERTA (newtons).

CARGAS DE PRUEBA Y
FUERZAS APLICADAS

PROCEDIMIENTOS DE PRUEBA

Apilamiento

Carga interior:

Carga repartida de modo uniforme; la suma de la masa del contenedor y de la carga de prueba debería ser igual a $1,8R$.

Los que figuran bajo el epígrafe **2 (APILAMIENTO)**

Fuerzas aplicadas externamente:

Las que sometan a cada una de las cuatro cantoneras a una fuerza vertical descendente igual a $0,25 \times 1,8 \times$ la fuerza gravitacional de la carga de apilamiento estática superpuesta autorizada.

Rigidez transversal

Carga interior:

Ninguna.

Los que figuran bajo el epígrafe **4 (RIGIDEZ TRANSVERSAL)**

Fuerzas aplicadas externamente:

Las fuerzas que ejerzan una presión lateral sobre las estructuras extremas del contenedor. Tales fuerzas serán iguales a aquellas para las que fue proyectado el contenedor."

ANEXO III

CONTROL Y VERIFICACIÓN

25 La sección 4 actual se sustituye por la siguiente:

"4 Componentes vulnerables de la estructura

4.1 Los componentes de la estructura que figuran a continuación son vulnerables y deberían examinarse para descubrir si presentan defectos atendiendo al cuadro siguiente:

(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)
Componente vulnerable de la estructura	Defecto grave que requiere la retirada de servicio inmediata	Defecto que requiere la notificación al propietario y restricciones de transporte	Restricciones que han de aplicarse en caso de defectos según la columna (iii)			
			Contenedor vacío		Contenedor cargado	
			Transporte marítimo	Otros medios	Transporte marítimo	Otros medios
Largueros superiores	Deformación local de un larguero de más de 60 mm, o separación, grietas o rasgaduras en el material del larguero de más de 45 mm de longitud (véase la nota 1)	Deformación local de un larguero de más de 40 mm, o separación, grietas o rasgaduras en el material del larguero de más de 10 mm de longitud (véase la nota 1)	Sin restricciones	Sin restricciones	Izada por debajo no permitida, izada por arriba permitida únicamente mediante bastidores sin cadenas	Izada por debajo no permitida, izada por arriba permitida únicamente mediante bastidores sin cadenas
Nota 1: En algunos modelos de contenedores cisterna, los largueros superiores no son componentes estructurales significativos.						
Largueros inferiores	Deformación local perpendicular a un larguero de más de 100 mm, o separación, grietas o rasgaduras en el material del larguero de más de 75 mm de longitud (véase la nota 2)	Deformación local perpendicular a un larguero de más de 60 mm, o separación, grietas o rasgaduras en el material del larguero del ala superior de más de 25 mm de longitud; o en el caso del alma, de cualquier longitud (véase la nota 2)	Sin restricciones	Sin restricciones	No está permitida la izada por (ninguna de) las cantoneras	No está permitida la izada por (ninguna de) las cantoneras
Nota 2: El material del larguero no incluye el ala inferior del larguero.						
Vigas superiores	Deformación local de una viga superior de más de 80 mm, o grietas o rasgaduras de más de 80 mm de longitud	Deformación local de una viga superior de más de 50 mm, o grietas o rasgaduras de más de 10 mm de longitud	No se sobreestimarán el contenedor	Sin restricciones	No se sobreestimarán el contenedor	Sin restricciones
Vigas inferiores	Deformación local de una viga inferior de más de 100 mm, o grietas o rasgaduras de más de 100 mm de longitud	Deformación local de una viga inferior de más de 60 mm, o grietas o rasgaduras de más de 10 mm de longitud	No se sobreestimarán el contenedor	Sin restricciones	No se sobreestimarán el contenedor	Sin restricciones

(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)
Componente vulnerable de la estructura	Defecto grave que requiere la retirada de servicio inmediata	Defecto que requiere la notificación al propietario y restricciones de transporte	Restricciones que han de aplicarse en caso de defectos según la columna (iii)			
			Contenedor vacío		Contenedor cargado	
			Transporte marítimo	Otros medios	Transporte marítimo	Otros medios
Postes de esquina	Deformación local de un poste de más de 50 mm, o grietas o rasgaduras de más de 50 mm de longitud	Deformación local de un poste de más de 30 mm, o grietas o rasgaduras de cualquier longitud	No se sobreestimarán el contenedor	Sin restricciones	No se sobreestimarán el contenedor	Sin restricciones
Cantoneras y piezas intermedias	Faltan cantoneras, toda grieta o rasgadura en las piezas, toda deformación en las piezas que impida su acoplamiento perfecto a las piezas de sujeción o izada (véase la nota 3) o toda separación de la soldadura de los componentes contiguos a las piezas de más de 50 mm de longitud	Separación de la soldadura de los componentes contiguos igual o inferior a 50 mm	No se izará el contenedor a bordo del buque si las piezas dañadas impiden la izada o la sujeción seguras.	El contenedor se izará y se manipulará con precaución especial	No se embarcará el contenedor a bordo del buque	El contenedor se izará y se manipulará con precaución especial
		Toda reducción a menos de 25 mm del espesor de la placa que contiene la abertura superior	El contenedor se izará y se manipulará con precaución especial. El contenedor no se sobreestimarán cuando haya que utilizar cerrojos giratorios	El contenedor se izará y se manipulará con precaución especial	No se izará el contenedor por las cantoneras	El contenedor se izará y se manipulará con precaución especial
		Toda reducción a menos de 26 mm del espesor de la placa que contiene la abertura superior	El contenedor no se sobreestimarán cuando haya que utilizar cerrojos giratorios totalmente automáticos	El contenedor se izará y se manipulará con precaución especial	El contenedor no se utilizará con cerrojos giratorios totalmente automáticos	El contenedor se izará y se manipulará con precaución especial
Nota 3: El acoplamiento perfecto de las piezas de sujeción o izada no es posible si hay alguna deformación en las piezas de más de 5 mm en relación con su plano original, alguna abertura de una anchura superior a 66 mm, alguna abertura de una longitud superior a 127 mm o una reducción a menos de 23 mm del espesor de la placa de la abertura superior.						

(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)
Componente vulnerable de la estructura	Defecto grave que requiere la retirada de servicio inmediata	Defecto que requiere la notificación al propietario y restricciones de transporte	Restricciones que han de aplicarse en caso de defectos según la columna (iii)			
			Contenedor vacío		Contenedor cargado	
			Transporte marítimo	Otros medios	Transporte marítimo	Otros medios
Estructura inferior	Faltan dos o más travesaños adyacentes, o están separados de los largueros inferiores. Falta un 20 % o más del número total de travesaños, o están separados (véase la nota 4)	Faltan uno o dos travesaños o están separados (véase la nota 4)	Sin restricciones	Sin restricciones	Sin restricciones	Sin restricciones
		Faltan dos o más travesaños o están separados (véanse las notas 4 y 5)	Sin restricciones	Sin restricciones	La carga útil máxima se limitará a 0,5 x P	La carga útil máxima se limitará a 0,5 x P
<p>Nota 4: Si se permite proseguir el transporte, es sumamente importante que se impida la caída de travesaños sueltos.</p> <p>Nota 5: Se requiere precaución en el desembarco de la carga, ya que los medios de la horquilla elevadora de la estructura inferior pueden ser limitados.</p>						
Engranajes de las barras de cierre	No funcionan uno o varios de los engranajes de las barras de cierre interiores (véase la nota 6)	No funcionan uno o varios de los engranajes de las barras de cierre exteriores (véase la nota 6)	No se sobreestimarán el contenedor	Sin restricciones	No se sobreestimarán el contenedor. La carga se sujetará contra el armazón del contenedor y no se utilizará la puerta para absorber las fuerzas de aceleración, de lo contrario la carga útil máxima se limitará a 0,5P	La carga se sujetará contra el armazón del contenedor y no se utilizará la puerta para absorber las fuerzas de aceleración, de lo contrario la carga útil máxima se limitará a 0,5P
<p>Nota 6: Algunos contenedores están proyectados y aprobados (tal como queda registrado en la placa CSC) para que funcionen con una puerta abierta o sin puerta.</p>						

(vii)	(vi)	(v)	(iv)	(iii)	(ii)	(i)
<p>فيود يُعمل بها في حال اكتشاف عيوب وفقاً للعمود (iii)</p>						
<p>حاوية فارغة</p>						
وسائط نقل أخرى	نقل بحري	وسائط نقل أخرى	نقل بحري	عيوب يتطلب إشعار المالك بذلك وفرض قيود على النقل	عيوب تتطلب وضع الحاوية فوراً خارج الخدمة	مكون حساس هيكلياً
لا توجد قيود .	لا توجد قيود .	لا توجد قيود .	لا توجد قيود .	نقصان دعامة مستعرضة أو انفصالها أو نقصان دعامتين مستعرضتين أو انفصالهما . (انظر الملاحظة 4)	نقصان دعامتين مستعرضتين أو أكثر أو انفصالهما عن العارضة الرئيسية السفلية . ونقصان أو انفصال ما نسبته 20% أو أكثر من مجموع عدد الدعائم المستعرضة . (انظر الملاحظة 4)	البنية التحتية
يجب أن تقتصر الحمولة القصوى على 0,5 x P .	يجب أن تقتصر الحمولة القصوى على 0,5 x P .	لا توجد قيود .	لا توجد قيود .	نقصان دعامتين مستعرضتين أو أكثر أو انفصالهما . (انظر الملاحظتين 4 و 5)		
<p>الملاحظة 4 : في حال السماح بمتابعة نقل الحاوية ، يتعين الحؤول دون السقوط الحر للدعائم المستعرضة المنفصلة .</p>						
<p>الملاحظة 5 : يتطلب الأمر إيلاء العناية عند تفريغ البضاعة إذ أن قدرة البنية التحتية من حيث المرافع الشوكية قد تكون محدودة .</p>						
يجب رصصة البضاعة إزاء إطار الحاوية ويُمنع استخدام الباب لامتصاص قوى التسارع - ولا يجب أن تقتصر الحمولة القصوى على 0,5 P .	يُمنع التسنيف المتراكب للحاوية . ويجب رصصة البضاعة إزاء إطار الحاوية ويُمنع استخدام الباب لامتصاص قوى التسارع - ولا يجب أن تقتصر الحمولة القصوى على 0,5 P .	لا توجد قيود .	يُمنع التسنيف المتراكب للحاوية .	تعتّل مزلاج أو أكثر من مزلاج الإقفال الخارجية . (انظر الملاحظة 6)	تعتّل مزلاج أو أكثر من مزلاج الإقفال الداخلية . (انظر الملاحظة 6)	مزلاج الإقفال
<p>الملاحظة 6 : يتم تصميم واعتماد حاويات معينة (على النحو المذكور في لوحة اعتماد السلامة التي تقتضيها اتفاقية سلامة الحاويات) لكي يتم تشغيلها وأحد أبوابها مفتوح أو منزوع .</p>						

(vii)	(vi)	(v)	(iv)	(iii)	(ii)	(i)
قيود يُعمل بها في حال اكتشاف عيوب وفقاً للعمود (iii)						
حاوية محملة						
وسائط نقل أخرى	نقل بحري	وسائط نقل أخرى	نقل بحري	عيوب يتطلب إشعار المالك بذلك وفرض قيود على النقل	عيوب خطير يتطلب وضع الحاوية فوراً خارج الخدمة	مكون حساس هيكلياً
لا توجد قيود .	يُمنع التسليم المتراكب للحاوية .	لا توجد قيود .	يُمنع التسليم المتراكب للحاوية .	تشوه موضعي للركيزة يزيد على 30 ملم أو تشقق أو تصدع بغض النظر عن الطول .	تشوه موضعي للركيزة يزيد على 50 ملم أو تشقق أو تصدع يزيد طوله على 50 ملم .	الركائز الزاوية
يجب إيلاء عناية خاصة عند رفع الحاوية ومناولتها .	يُمنع تحميل الحاوية على متن السفينة .	يجب إيلاء عناية خاصة عند رفع الحاوية ومناولتها .	يُمنع رفع الحاوية على متن السفينة إذا كانت التثبيتات المعطوية تحول دون الرفع الآمن أو الرصاصة الآمنة .	تباعد بين تجميع المكونات المتلاصقة يبلغ 50 ملم أو أقل .	تثبيتات زاوية ناقصة ، أو أي تشقق أو تصدع في التثبيتات ، أو أي تشوه للتثبيتات يحول دون التعشيق الكامل لتثبيتات الإحكام أو الرفع (انظر الملاحظة 3) ، أو أي تباعد بين تجميع المكونات المتلاصقة يزيد طوله على 50 ملم .	التثبيتات الزاوية والبينية
يجب إيلاء عناية خاصة عند رفع الحاوية ومناولتها .	يُمنع رفع الحاوية من التثبيتات الزاوية العلوية .	يجب إيلاء عناية خاصة عند رفع الحاوية ومناولتها .	يجب إيلاء عناية خاصة عند رفع الحاوية ومناولتها . ويُمنع التسليم المتراكب للحاوية حينما يتعين استخدام مزاليج دوارة .	أي انخفاض في سماكة الصفحة التي تضم الفتحة العلوية بما يجعل السماكة أقل من 25 ملم .		
يجب إيلاء عناية خاصة عند رفع الحاوية ومناولتها .	يُمنع استخدام الحاوية مع مزاليج دوارة أوتوماتية .	يجب إيلاء عناية خاصة عند رفع الحاوية ومناولتها .	يُمنع التسليم المتراكب للحاوية حينما يتعين استخدام مزاليج دوارة أوتوماتية .	أي انخفاض في سماكة الصفحة التي تضم الفتحة العلوية بما يجعل السماكة أقل من 26 ملم .		
الملاحظة 3 : يُستبعد التعشيق الكامل لتثبيتات الإحكام أو الرفع في حال وجود أي تشوه في التثبيتات يزيد على 5 ملم من مسطحها الأصلي ، أو أي فتحة يزيد عرضها على 66 ملم ، أو أي فتحة يزيد طولها على 127 ملم ، أو أي انخفاض في سماكة الصفحة التي تضم الفتحة العلوية بما يجعل السماكة أقل من 23 ملم .						

(vii)	(vi)	(v)	(iv)	(iii)	(ii)	(i)
<p>فيود يُعمل بها في حال اكتشاف عيوب وفقاً للعمود (iii)</p>						
<p>حاوية فارغة</p>						
وسائط نقل أخرى	نقل بحري	وسائط نقل أخرى	نقل بحري	عيوب يتطلب إشعار المالك بذلك وفرض قيود على النقل	عيوب خطيرة يتطلب وضع الحاوية فوراً خارج الخدمة	مكون حساس هيكلياً
لا يُسمح برفع الحاوية من الأسفل . ويُسمح برفعها من أعلى فقط باستخدام مُعدات بدون سلاسل .	نقل بحري	لا يُسمح برفع الحاوية من الأسفل . ويُسمح برفعها من أعلى فقط باستخدام مُعدات بدون سلاسل .	لا توجد قيود .	تشوه موضعي للعارضة الرئيسية يزيد على 40 ملم أو تباعد أو تشقق أو تصدع في مواد العارضة الرئيسية يزيد طولها على 10 ملم . (انظر الملاحظة 1)	تشوه موضعي للعارضة الرئيسية يزيد على 60 ملم أو تباعد أو تشقق أو تصدع في مواد العارضة الرئيسية يزيد طولها على 45 ملم . (انظر الملاحظة 1)	العارضة الرئيسية العلوية
<p>الملاحظة 1 : لا تشكل العارضة الرئيسية العلوية في بعض تصميمات الحاويات الصهرجية مكوناً ذا أهمية هيكلية .</p>						
لا يُسمح برفع الحاوية من (أي) تثبيبات زاوية .	لا يُسمح برفع الحاوية من (أي) تثبيبات زاوية .	لا توجد قيود .	لا توجد قيود .	تشوه موضعي للعارضة الرئيسية يزيد على 60 ملم أو تباعد أو تشقق أو تصدع في مواد العارضة الرئيسية : (أ) يزيد طوله على 25 ملم في الشفة العليا ؛ أو (ب) ألواح التقوية بغض النظر عن الطول . (انظر الملاحظة 2)	تشوه موضعي للعارضة الرئيسية يزيد على 100 ملم أو تباعد أو تشقق أو تصدع في مواد العارضة الرئيسية يزيد طوله على 75 ملم . (انظر الملاحظة 2)	العارضة الرئيسية السفلية
<p>الملاحظة 2 : لا تتضمن مواد العارضات الرئيسية على الشفة السفلية لهذه العارضات .</p>						
لا توجد قيود .	يُمنع التثبيت المتراكب للحاوية .	لا توجد قيود .	يُمنع التثبيت المتراكب للحاوية .	تشوه موضعي لعارضة الدعم العلوية يزيد على 80 ملم أو تشقق أو تصدع يزيد طوله على 10 ملم .	تشوه موضعي لعارضة الدعم العلوية يزيد على 80 ملم أو تشقق أو تصدع يزيد طوله على 80 ملم .	عارضة الدعم العلوية
لا توجد قيود .	يُمنع التثبيت المتراكب للحاوية .	لا توجد قيود .	يُمنع التثبيت المتراكب للحاوية .	تشوه موضعي لعارضة الدعم السفلية يزيد على 60 ملم أو تشقق أو تصدع يزيد طوله على 10 ملم .	تشوه موضعي لعارضة الدعم السفلية يزيد على 100 ملم أو تشقق أو تصدع يزيد طولها على 100 ملم .	عارضة الدعم السفلية

الإجراءات الاختبارية

الحمولات الاختبارية والقوى المسلطة

الترخيص

الحمل الداخلي :

يجب أن يتم اتباع الإجراءات الاختبارية على النحو المنصوص عليه في البند 2 - **الترخيص**

حمل موزع توزيعاً متساوياً بحيث يكون مجموع وزن الحاوية والحمل الاختباري مساوياً لـ 1,8R .

القوى المسلطة خارجياً :

ما يكفي لإخضاع كل من الزوايا العليا الأربعة لقوة عمودية هابطة تساوي $1,8 \times 0,25$ × القوة التجاذبية لحمل الترخيص الساكن المتراكب المسموح به .

الترخيص المستعرض

الحمل الداخلي :

يجب أن يتم اتباع الإجراءات الاختبارية على النحو المنصوص عليه في البند 4 - **الرصيف المستعرض** .

لا يوجد .

القوى المسلطة خارجياً :

ما يكفي لترخيص النهايات الطرفية لجوانب الحاوية . ويجب أن تكون القوى مساوية للقوى التي صُممت الحاوية لتحملها .

المرفق III الرقابة والتحقق

يُستعاض عن البند 4 الحالي بما يلي :

25

4” المكونات الحساسة هيكلياً

1.4 تُعتبر المكونات التالية حساسة هيكلياً وينبغي أن يتم فحصها بحثاً عن أي عيوب فيها وفقاً للجدول التالي :

21 في البند 6 (الجدران الطرفية) ، يُعدّل النصّ الذي يتناول الحمولات الاختبارية والقوى المسلطة على النحو التالي :

”الحمولات الاختبارية والقوى المسلطة

الحمل الداخلي :

على نحوٍ يخضع فيه داخل الجدران الطرفي إلى قوة منتظمة التوزيع قدرها $0,4Pg$ أو أي قوة أخرى صُمّمت الحاوية لمواجهتها .

القوى المسلطة خارجياً :

لا يوجد .“

22 تُعدّل الفقرة الأولى من البند 7 (الجدران الجانبية) على النحو التالي :

”ينبغي أن تكون الجدران الجانبية قادرة على تحمّل قوة لا تقل عن $0,6$ مرة القوة التي تساوي القوة التجاذبية مضروبةً بالحمولة القصوى الجائزة . على أنه إذا كانت الجدران الجانبية مصمّمة لتحملّ قوة تقلّ عن أو تزيد على $0,6$ مرة القوة التجاذبية مضروبةً بالحمولة القصوى الجائزة ، يجب بيان عامل المتانة هذا على لوحة اعتماد السلامة بموجب اللائحة 1 من المرفق ا .“

23 في البند 7 (الجدران الجانبية) ، يُعدّل النصّ الذي يتناول الحمولات الاختبارية والقوى المسلطة على النحو التالي :

”الحمولات الاختبارية والقوى المسلطة

الحمل الداخلي :

على نحوٍ يخضع فيه داخل الجدران الجانبي إلى قوة منتظمة التوزيع قدرها $0,6Pg$ أو أي قوة أخرى صُمّمت الحاوية لمواجهتها .

القوى المسلطة خارجياً : لا يوجد .“

24 يُستعاض عن البند الحالي 8 (استعمال الحاويات ناقصاً أحد الأبواب) بما يلي :

”8 استعمال الحاويات ناقصاً أحد الأبواب

1.8 يطرأ انخفاض هام على قدرة الحاويات التي يتم نزع أحد أبوابها على تحمّل قوى التكديس ، ويُحتَمَل بالتالي أن يطرأ انخفاض على متانة الترصيص . ويُعتبر نزع أحد أبواب حاوية قيد الاستعمال تغييراً في الحاوية . ويجب أن يتم إقرار الحاويات لاستعمالها ناقصاً أحد الأبواب . ويجب أن يستند هذا الإقرار إلى نتائج الاختبار على النحو المنصوص عليه أدناه .

2.8 يمكن اعتبار الحاوية التي تجتاز اختبار الترصيص على أنها قادرة على تحمّل حمل الترصيص المتراكب المسموح به ، والذي يجب ذكره في لوحة اعتماد السلامة مباشرة تحت السطر 5 :
ALLOWABLE STACKING LOAD FOR 1,8g (.....kg andlbs) ONE DOOR OFF

3.8 عند اجتياز اختبار الرصف ، ينبغي ذكر قوة اختبار الرصف المستعرض في لوحة اعتماد السلامة مباشرة تحت السطر 6 :
TRANSVERSE RACKING TEST FORCE ONE DOOR OFF (newtons)

(ب) على الأرضية

يجب أن توزن الحاوية عند إجراء الاختبار مرتكزة على أربع دعائم مستوية موضوعة تحت أركانها السفلية الأربعة بطريقة تسمح للهيكل القاعدي للحاوية بالإنحراف .

الحمل الداخلي :

حمولتان مركّزتان مقدار كل منهما 2 730 كلغ (6 000 رطل) تُسلط كل منهما على أرضية الحاوية عبر منطقة تماس تبلغ 142 سنتيمتراً مربعاً (22 بوصة مربعة) .

يجب تحريك أداة الاختبار فوق منطقة أرضية الحاوية بأكملها ، على أن تكون هذه الأداة محمّلة بكتلة يبلغ وزنها 5 460 كلغ (12 000 رطل) موزعة على سطحي تماس بحيث يكون نصيب كل منهما 2 730 كلغ (6 000 رطل) . ويجب أن تبلغ مساحة التماس الكلية لهذين السطحين ، عند تحميلهما ، 284 سنتيمتراً مربعاً (44 بوصة مربعة) ، أي 142 سنتيمتراً مربعاً (22 بوصة مربعة) لكل منهما ، وأن يصل العرض السطحي إلى 180 ملم (7 بوصات) ، وأن يكون البعد بين هذين السطحين من المركز إلى المركز 760 ملم (30 بوصة) .

القوى المسلطة خارجياً :

لا يوجد .

18 يُستعاض عن العنوان والعنوان الفرعي على التوالي للنصّ الذي يتناول الحمولات الاختبارية والقوى المسلطة في البند 4 (الرصف المستعرض) بما يلي :

”الحمولات الاختبارية والقوى المسلطة“ و”الحمل الداخلي“ :

19 في البند 5 (التقييد الطولاني (الاختبار الساكن)) ، يُعدّل النصّ الذي يتناول الحمولات الاختبارية والقوى المسلطة على النحو التالي :

”الحمولات الاختبارية والقوى المسلطة

الحمل الداخلي :

حمولة منتظمة التوزيع بحيث يكون مجموع وزن الحاوية والحمولة الاختبارية معادلاً للوزن الإجمالي التشغيلي الأقصى أو الاستطاعة R . وفي حالة الحاويات الصهرجية ، وحينما يكون وزن الحمل الداخلي بالإضافة إلى الوزن الفارغ أقل من الوزن الإجمالي الأقصى أو الاستطاعة R ، يجب تسليط حمل تكميلي على الحاوية .

القوى المسلطة خارجياً :

على نحوٍ يخضع فيه كل جانب للحاوية إلى قوى انضغاطية وشدّية طولانية مقدارها Rg ، أي قوة مؤتلفة مقدارها $2Rg$ على قاعدة الحاوية ككل .

20 تُعدّل الفقرة الأولى من البند 6 (الجدران الطرفية) على النحو التالي :

”ينبغي أن تكون الجدران الطرفية قادرة على تحمّل قوة لا تقل عن 0,4 مرة القوة التي تساوي القوة التجاذبية مضروبةً بالحمولة القصوى الجائزة . على أنه إذا كانت الجدران الطرفية مصمّمة لتحملّ قوة تقل عن أو تزيد على 0,4 مرة القوة التجاذبية مضروبةً بالحمولة القصوى الجائزة ، يجب بيان عامل المتانة هذا على لوحة اعتماد السلامة بموجب اللائحة 1 من المرفق 1 .“

القوى المسلطة خارجياً :

ما يكفي لرفع مجموع الوزن البالغ 1,25R على النحو الموصوف (تحت عنوان الإجراءات الاختبارية) .

(iii) الطرق الأخرى

حينما تُصمَّم الحاويات لكي تُرفع في وضع التحميل بأي طريقة لم يرد ذكرها في (ألف) أو (باء)(i) و (ii) ، يجب أن تُختبر أيضاً بالحمل الداخلي والقوى المسلطة خارجياً التي تمثل أوضاع التسارع المناسبة لتلك الطريقة .“

15 تُعدَّل الفقرتان 1 و 2 من البند 2 (الترخيص) على النحو التالي :

1” في ظروف النقل الدولي حيث يمكن أن تتباين قوى التسارع العمودي القصوى عن 1,8 g ، وحينما يقتصر نقل الحاوية بصورة موثوقة وفعالة على هذه الظروف ، يجوز تعديل حمل الترخيص بالنسبة الملائمة لقوى التسارع .

2 عند الإتمام الناجح لهذا الاختبار ، يمكن تصنيف الحاوية على أنها قادرة على تحمّل حمل الترخيص الساكن المضاف الجائز ، على أن يدوّن هذا الوزن على لوحة اعتماد السلامة تحت عنوان “ALLOWABLE STACKING LOAD FOR 1.8 g (kg and lbs) .“

16 في البند 2 (الترخيص) ، يُعدَّل النصّ الذي يتناول الحمولات الاختبارية والقوى المسلطة على النحو التالي :

”الحمولات الاختبارية والقوى المسلطة

التحميل الداخلي :

حمولة منتظمة التوزيع بحيث يكون مجموع وزن الحاوية والحمل الاختباري معادلاً لـ 1,8R . ويمكن اختبار الحاويات الصهرجية في وضع الوزن الفارغ .

القوى المسلطة خارجياً :

ما يكفي لإخضاع كل واحد من التثبيتات الزاوية العليا الأربعة إلى قوة رأسية هابطة تعادل $1,8 \times 0,25$ القوة التجاذبية لحمل الترخيص الساكن الإضافي الجائز .“

17 يُعدَّل البند 3 (الحمولات المركزة) على النحو التالي :

الإجراءات الاختبارية

”الحمولات الاختبارية والقوى المسلطة

(أ) على السطح

تُسلط القوى المسلطة خارجياً بصورة عمودية نحو الأسفل على السطح الخارجي لأضعف منطقة من سطح الحاوية .

الحمل الداخلي :

لا يوجد .

القوى المسلطة خارجياً :

قوة تجاذبية مركزة قدرها 300 كلغ (660 رطلاً) موزعة بانتظام على مساحة تبلغ 600 ملم \times 300 ملم (24 بوصة \times 12 بوصة)

12 تُعدّل الجملة الأولى من مقدمة المرفق II (متطلبات واختبارات السلامة الهيكلية) على النحو التالي :

”في سياق تحديد متطلبات هذا المرفق ، يُفترض ضمناً أنه ، في جميع مراحل تشغيل الحاويات ، لن تتجاوز القوى الناجمة عن الحركة والموقع والترصيص والتأثير التجاذبي للحاوية المحملة والقوى الخارجية المتانة التصميمية للحاوية .“

13 في البند الفرعي 1 (ألف) - الرفع من التثبيتات الزاوية من البند 1 - الرفع ، يُعدّل النصّ الذي يتناول الحمولات الاختبارية والقوى المسلطة على النحو التالي :

”الحمولات الاختبارية والقوى المسلطة

الحمل الداخلي :

حمولة موزعة توزيعاً متساوياً بحيث تكون قيمة مجموع وزن الحاوية والحمل الاختباري معادلة لـ 2R . وفي حالة الحاوية الصهرجية ، وحينما تقل الحمولة الاختبارية للحمل الداخلي بالإضافة إلى الوزن الفارغ عن 2R ، يجب تطبيق حمل تكميلي على الحاوية موزّع على طول الصهرج .

القوى المسلطة خارجياً :

ما يكفي لرفع مجموع الوزن البالغ 2R بالطريقة الموصوفة (تحت عنوان الإجراءات الاختبارية) .“

14 يُستعاض عن البند الفرعي 1 (باء) - الرفع بأي وسائل إضافية أخرى من البند 1 - الرفع - بما يلي :

الإجراءات الاختبارية

(i) الرفع من جيوب المرفاع الشوكي :

يجب أن توضع الحاوية على قضبان على السطح الأفقي ذاته ، وأن يتمركز قضيب واحد ضمن كل جيب للمرفاع الشوكي المستخدم في رفع الحاوية المحملة . وتكون القضبان ذات عرض مماثل للشوكات المزمع استخدامها في المناولة ، وأن تمتد داخل الجيب الشوكي بمقدار 75 % من طول ذلك الجيب .

(ii) الرفع من مواقع الخاطوف

يجب أن توضع الحاوية على حشيات على السطح الأفقي ذاته ، على أن توضع حشية واحدة تحت كل موقع لذراع الخاطوف . وتكون هذه الحشيات ذات أحجام مماثلة لحجم منطقة رفع أذرع الخاطوف المزمع استخدامه .

”الحمولات الاختبارية والقوى المسلطة

الحمل الداخلي :

حمل منتظم التوزيع بحيث يكون مجموع وزن الحاوية والحمل الاختباري معادلاً لـ 1,25R .

القوى المسلطة خارجياً :

ما يكفي لرفع مجموع وزن البالغ 1,25R على النحو الموصوف (تحت عنوان الإجراءات الاختبارية) .

الحمل الداخلي :

حمل منتظم التوزيع بحيث يكون مجموع وزن الحاوية والحمل الاختباري معادلاً لـ 1,25R . وحينما تقل الحمولة الاختبارية للحمل الداخلي بالإضافة إلى الوزن الفارغ عن 2R ، يجب تطبيق حمل تكميلي على الحاوية موزّع على طول الصهرج .

- 9 تُعدّل البنود من 4 إلى 8 من التذييل على النحو التالي :
- 4” الوزن الإجمالي التشغيلي الأقصى (بالكيلوغرام والرطل) .
- 5 حمل الترصيص الجائز لكل 1,8 g (بالكيلوغرام وبالرطل) .
- 6 قوة اختبار الرصف المستعرض (نيوتن) .
- 7 يجب إيضاح متانة الجدران الطرفية على اللوحة ، وذلك فقط عندما تكون هذه الجدران مصممة لتحمل قوة تقل عن أو تزيد على 0,4 مرة القوة التجاذبية مضروبةً بالحمولة القصوى الجائزة ، أي 0,4 Pg .
- 8 يجب إيضاح متانة الجدران الجانبية على اللوحة ، وذلك فقط عندما تكون هذه الجدران مصممة لتحمل قوة تقل عن أو تزيد على 0,6 مرة القوة التجاذبية مضروبةً بالحمولة القصوى الجائزة ، أي 0,6 Pg .
- 10 يُستعاض عن الفقرتين الحاليتين 10 و 11 بما يلي :

10” تُذكر متانة الترصيص في اللوحة في حال نزع باب فقط إذا تم اعتماد الحاوية لاستعمالها ناقصاً أحد الأبواب . ويجب أن يُذكر في اللوحة ما يلي : ALLOWABLE STACKING LOAD ONE DOOR OFF FOR : (1,8g kglbs) . ويجب أن يتم إبراز ذلك فوراً بالقرب من قيمة اختبار الترصيص (انظر السطر 5) .

11 تُذكر متانة الرصف في اللوحة في حال نزع باب فقط إذا تم إقرار الحاوية لاستعمالها ناقصاً أحد الأبواب . ويجب أن يُذكر في اللوحة ما يلي : TRANSVERSE RACKING TEST FORCE ONE DOOR OFF : (.....newtons) . ويجب أن يتم إبراز ذلك فوراً بالقرب من قيمة اختبار الرصف (انظر السطر 6) .

المرفق II متطلبات واختبارات السلامة الهيكلية

11 بعد عنوان المرفق II ، يُضاف ما يلي :

”أحكام عامة

تنطبق التعريفات التالية لأغراض هذا المرفق :

الحرف g يعني التسارع المعياري للجاذبية ؛ و g يساوي $9,8 \text{ m/s}^2$.

كلمة *الحِمل* ، عندما تُستخدم لوصف كمية مادية تُنسب إليها وحدات ، تعني الكتلة .

عبارة *الوزن الإجمالي التشغيلي أو الاستطاعة أو R* تعني مجموع الوزن الجائز الأقصى للحاوية وبضاعتها . ويُعبّر عن الحرف R بوحدات الكتلة . وحيثما تستند المرفقات إلى القوى التجاذبية المشتقة من هذه القيمة ، يُشار إلى تلك القوة ، وهي قوة عطالية ، بـ Rg .

عبارة *الحِمل الجائز الأقصى أو P* تعني الفرق بين الوزن الإجمالي التشغيلي الأقصى أو الاستطاعة وبين الوزن الفارغ . ويُعبّر عن الحرف P بوحدات الكتلة . وحيثما تستند المرفقات إلى قوى الجذب المشتقة من هذه القيمة ، يُشار إلى تلك القوة ، وهي قوة عطالية ، بـ Pg .

عبارة *الوزن الفارغ* تعني وزن الحاوية الفارغة ، بما في ذلك المعدات الثانوية المثبتة تثبيتاً دائماً .

تاريخ الصنع (الشهر والسنة)
رقم تعريف الحاوية الصادر عن جهة التصنيع ،
أو في حالة الحاويات الموجودة التي يُجهل رقمها ،
الرقم الصادر عن الإدارة
الوزن الإجمالي التشغيلي الأقصى (بالكيلوغرام والرطل)
حمل الترخيص الجائز لكل 1,8 g (بالكيلوغرام والرطل)
قوة اختبار الرصف المستعرض (نيوتن) ؛

4 في نهاية الفقرة 3 ، تُحذف العلامة ". ويُضاف نصّ جديد على النحو التالي :

" ، في تاريخ فحصها المبرمج التالي أو قبل ذلك التاريخ ، أو قبل أي تاريخ آخر تقرّه الإدارة ، شريطة ألا يقع بعد 1 تموز/يوليو 2015 ."

5 تُضاف الفقرة الجديدة 5 على النحو التالي :

"5 يجوز للحاوية التي اكتمل بناؤها قبل 1 تموز/يوليو 2014 أن تحتفظ بلوحة اعتماد السلامة على النحو الذي تجيزه الاتفاقية قبل ذلك التاريخ طالما لم يتم إدخال تغييرات هيكلية على تلك الحاوية ."

الفصل IV

لوائح اعتماد الحاويات الموجودة والحاويات الجديدة التي لم تُعتمد عند التصنيع

اللائحة 9 - اعتماد الحاويات الموجودة

6 تُعدّل الفقرتان الفرعيتان 1(ج) و 1(هـ) على النحو التالي :

"(ج) قدرة الوزن الإجمالي التشغيلي الأقصى ؛"

"(هـ) حمل الترخيص الجائز لكل 1,8 g (بالكيلوغرام وبالرطل) ؛"

اللائحة 10 - اعتماد الحاويات الجديدة التي لم تُعتمد عند التصنيع

7 تُعدّل الفقرتان الفرعيتان 1(ج) و 1(هـ) على النحو التالي :

"(ج) قدرة الوزن الإجمالي التشغيلي الأقصى ؛"

"(هـ) حمل الترخيص الجائز لكل 1,8 g (بالكيلوغرام وبالرطل) ؛"

تذييل

8 يُعدّل السطر الرابع والخامس والسادس من نموذج لوحة اعتماد السلامة الوارد في التذييل على النحو التالي :

"MAXIMUM OPERATING GROSS MASS kg lbs

ALLOWABLE STACKING LOAD FOR 1.8 g kg lbs

TRANSVERSE RACKING TEST FORCE newtons"

مرفق

تعديلات على الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات لعام 1972
(اتفاقية سلامة الحاويات لعام 1972)

المرفق 1
اختبار الحاويات وتفقدتها واعتمادها وصيانتها

الفصل 1
لوائح مشتركة بين جميع أنظمة الاعتماد

1 بعد عنوان الفصل 1 ، يُضاف ما يلي :

”أحكام عامة

تنطبق التعريفات التالية لأغراض هذا المرفق :

الحرف g يعني التسارع المعياري للجاذبية ؛ و g يساوي $9,8 \text{ m/s}^2$.

كلمة *الحِمل* ، عندما تُستخدم لوصف كمية مادية تُنسب إليها وحدات ، تعني الكتلة .

عبارة *الوزن الإجمالي التشغيلي* أو *الاستطاعة* أو R تعني مجموع الوزن الجائز الأقصى للحاوية وبضاعتها . ويُعبّر عن الحرف R بوحدات الكتلة . وحيثما تستند المرفقات إلى القوى التجاذبية المشتقة من هذه القيمة ، يُشار إلى تلك القوة ، وهي قوة عَطالية ، بـ Rg .

عبارة *الحِمل الجائز الأقصى* أو P تعني الفرق بين الوزن الإجمالي التشغيلي الأقصى أو الاستطاعة وبين الوزن الفارغ . ويُعبّر عن الحرف P بوحدات الكتلة . وحيثما تستند المرفقات إلى قوى الجذب المشتقة من هذه القيمة ، يُشار إلى تلك القوة ، وهي قوة عَطالية ، بـ Pg .

عبارة *الوزن الفارغ* تعني وزن الحاوية الفارغة ، بما في ذلك المعدات الثانوية المثبتة تثبيتاً دائماً .

اللائحة 1 - لوحة اعتماد السلامة

2 تُعدّل الفقرة الفرعية 1(ب) على النحو التالي :

” (ب) يجب أن تتوافق جميع علامات الوزن الإجمالي التشغيلي الأقصى على كل حاوية مع المعلومات عن الوزن الإجمالي التشغيلي الأقصى المذكور على لوحة اعتماد السلامة . “ ؛

3 تُعدّل الفقرة الفرعية 2(أ) على النحو التالي :

” (أ) يجب أن تحتوي اللوحة على المعلومات التالية ، وذلك بالإنكليزية أو الفرنسية على الأقل :

”اعتماد السلامة وفقاً لاتفاقية سلامة الحاويات“
بلد الاعتماد ومرجع الاعتماد

القرار MSC.355(92)
(المعتمد في 21 حزيران/يونيو 2013)

تعديلات على الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات لعام 1972
(اتفاقية سلامة الحاويات لعام 1972)

إن لجنة السلامة البحرية ،

إذ تشير إلى المادة 28(ب) من اتفاقية إنشاء المنظمة البحرية الدولية بشأن وظائف اللجنة ،

وإذ تأخذ علماً بالمادة X من الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات لعام 1972 (المشار إليها في ما بعد باسم "الاتفاقية") ، التي تتناول الإجراءات الخاصة بتعديل مرفقي الاتفاقية ،

وقد نظرت ، في دورتها الثانية والتسعين ، في تعديلات مقترحة على الاتفاقية بموجب الإجراءات المنصوص عليها في الفقرتين 1 و 2 من المادة X من الاتفاقية ،

1. تعتمد التعديلات على مرفقي الاتفاقية التي يرد نصّها في مرفق هذا القرار ؛

2. تقرر ، بموجب الفقرة 3 من المادة X من الاتفاقية ، بأن التعديلات المذكورة ستدخل حيّز التنفيذ في 1 تموز/يوليو 2014 إلا إذا قامت ، قبل 1 كانون الثاني/يناير 2014 ، خمسة أطراف أو أكثر من الأطراف المتعاقدة في الاتفاقية بإخطار الأمين العام باعترضها على التعديلات ؛

3. تطلب من الأمين العام ، وفقاً للفقرة 2 من المادة X من الاتفاقية ، أن يرسل نسخاً مصدّقة من هذا القرار ونصّ التعديلات الوارد في المرفق إلى جميع الأطراف المتعاقدة بغرض قبول التعديلات ؛

4. تطلب كذلك من الأمين العام أن يُطلع جميع الأطراف المتعاقدة وأعضاء المنظمة على أي طلب أو مراسلة في إطار المادة X من الاتفاقية وتاريخ دخول التعديلات حيّز التنفيذ .

نسخة صادقة مصدقة من نص التعديلات على الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات لعام 1972 ، التي اعتمدها لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية في دورتها الثانية والتسعين ، في 21 حزيران/يونيو 2013 ، ويرد هذا النص في مرفق القرار (MSC.355(92) ، وقد أودع النص الأصلي لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية .

此件系国际海事组织海上安全委员会于2013年6月21日在其第九十二届会议上通过并载于第MSC.355(92)号决议附件的《1972年国际安全集装箱公约》修正案文本的核证无误副本，其原件由国际海事组织秘书长保存。

CERTIFIED TRUE COPY of the text of the amendments to the International Convention for Safe Containers, 1972, adopted by the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization at its ninety-second session on 21 June 2013 and set out in the annex to resolution MSC.355(92)), the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME du texte des amendements à la Convention internationale de 1972 sur la sécurité des conteneurs, adoptés par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale le 21 juin 2013, à sa quatre-vingt-douzième session, qui figure en annexe à la résolution MSC.355(92) et dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ текста поправок к Международной конвенции по безопасным контейнерам 1972 года, одобренных Комитетом по безопасности на море Международной морской организации на его девяносто второй сессии 21 июня 2013 года и изложенных в приложении к резолюции MSC.355(92), подлинник которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA del texto de las enmiendas al Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972, adoptado el 21 de junio de 2013 por el Comité de seguridad marítima de la Organización Marítima Internacional en su 92º periodo de sesiones, e incluido en el anexo de la resolución MSC.355(92), y cuyo original ha sido depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية :

国际海事组织秘书长代表 :

For the Secretary-General of the International Maritime Organization:

Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale:

За Генерального секретаря Международной морской организации:

Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:



لندن ، في

伦敦 ·

London,
Londres, le
Лондон,
Londres,

31 July 2014