

Verordnung

des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

Vierte Verordnung zur Änderung der Anlagen I, II und III des Internationalen Übereinkommens vom 2. Dezember 1972 über sichere Container (Vierte Verordnung zur Änderung des CSC-Übereinkommens)

A. Problem und Ziel

Die Bundesrepublik Deutschland ist Vertragspartei des Internationalen Übereinkommens vom 2. Dezember 1972 über sichere Container (CSC).

Mit dem Gesetz vom 10. Februar 1976 (BGBl. 1976 II S. 253) stimmten Bundestag und Bundesrat dem Beitritt zum Internationalen Übereinkommen vom 2. Dezember 1972 über sichere Container (CSC) zu. Durch die Verordnung vom 26. Juli 1983 (BGBl. 1983 II S. 530), die Verordnung vom 10. November 1984 (BGBl. 1984 II S. 958), die Verordnung vom 7. April 1993 (BGBl. 1993 II S. 754) und die Verordnung vom 18. Juli 2013 (BGBl. 2013 II S. 1074) sind Änderungen der Anhänge zum CSC in innerstaatliches Recht der Bundesrepublik Deutschland umgesetzt worden.

Der Schiffssicherheitsausschuss der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) hat mit der Entschließung MSC.355(92) vom 21. Juni 2013 Änderungen der Anlagen I, II und III des Übereinkommens beschlossen. Die Entschließung MSC.355(92) ist am 1. Juli 2014 völkerrechtlich in Kraft getreten. Die beschlossenen Änderungen sind innerstaatlich in Kraft zu setzen.

B. Lösung

Inkraftsetzung der Änderungen der Anlagen I, II und III des CSC durch Erlass einer Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur aufgrund der Ermächtigungsgrundlage des Artikels 2 Absatz 1 des Gesetzes vom 10. Februar 1976 zu dem Übereinkommen vom 2. Dezember 1972 über sichere Container (BGBl. 1976 II S. 253), der zuletzt durch Artikel 11 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist. Die Zustimmung des Bundesrates ist erforderlich.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

1. Finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaushalt

a) Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand

Keine.

b) Vollzugsaufwand

Kein Vollzugsaufwand.

2. Finanzielle Auswirkungen auf die Haushalte der Länder und Kommunen

Auswirkungen auf die Haushalte der Länder und Kommunen sind nicht zu erwarten.

E. Erfüllungsaufwand

Durch die nationale Umsetzung entsteht kein (über die bestehende internationale Verpflichtung hinausgehender) Erfüllungsaufwand.

F. Weitere Kosten

Auswirkungen auf Einzelpreise sowie das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

13. 10. 14

Vk – In

Verordnung

**des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur**

**Vierte Verordnung
zur Änderung der Anlagen I, II und III
des Internationalen Übereinkommens vom 2. Dezember 1972
über sichere Container
(Vierte Verordnung zur Änderung des CSC-Übereinkommens)**

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, den 10. Oktober 2014

An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zu erlassende

Vierte Verordnung zur Änderung der Anlagen I, II und III des Internationalen Übereinkommens vom 2. Dezember 1972 über sichere Container (Vierte Verordnung zur Änderung des CSC-Übereinkommens)

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.

Peter Altmaier

**Vierte Verordnung
zur Änderung der Anlagen I, II und III
des Internationalen Übereinkommens vom 2. Dezember 1972
über sichere Container
(Vierte Verordnung zur Änderung des CSC-Übereinkommens)**

Vom

Auf Grund des Artikels 2 Absatz 1 des Gesetzes vom 10. Februar 1976 zu dem Übereinkommen vom 2. Dezember 1972 über sichere Container (BGBl. 1976 II S. 253), der zuletzt durch Artikel 11 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist, in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165) und dem Organisationserlass vom 17. Dezember 2013 (BGBl. I S. 4310) verordnet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Artikel 1

Die von der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) in Übereinstimmung mit Artikel X des Internationalen Übereinkommens vom 2. Dezember 1972 über sichere Container (CSC) am 21. Juni 2013 durch EntschlieÙung MSC.355(92) angenommenen und durch die Korrigenda vom 26. November 2013 und vom 14. April 2014 berichtigten Änderungen der Anlagen des Internationalen Übereinkommens vom 2. Dezember 1972 über sichere Container (BGBl. 1976 II S. 253, 257) in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. August 1985 (BGBl. 1985 II S. 1009, 1010), das zuletzt durch die im Jahre 2010 angenommenen Änderungen (BGBl. 2013 II S. 1074, 1076) geändert worden ist, werden hiermit in Kraft gesetzt. Die Änderungen werden nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung einschließlich der Korrigenda veröffentlicht.

Artikel 2

(1) Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

(2) Die in Artikel 1 genannten Änderungen sind für die Bundesrepublik Deutschland am 1. Juli 2014 in Kraft getreten.

(3) Diese Verordnung tritt an dem Tag außer Kraft, an dem die in Artikel 1 genannten Änderungen für die Bundesrepublik Deutschland außer Kraft treten. Der Tag des Außerkrafttretens ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

—————
Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Der Bundesminister
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Begründung zur Verordnung

I. Allgemeines

Nach Artikel 2 Absatz 1 des Gesetzes vom 10. Februar 1976 zu dem Übereinkommen vom 2. Dezember 1972 über sichere Container (BGBl. 1976 II S. 253) in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165) und dem Organisationserlass vom 17. Dezember 2013 (BGBl. I S. 4310) ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ermächtigt, Änderungen der Anlagen des Internationalen Übereinkommens nach dessen Artikel X durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates in Kraft zu setzen. Diese Befugnis ist beschränkt auf Änderungen, die die Verwirklichung neuer technischer Erkenntnisse hinsichtlich der Sicherheit der dem internationalen Verkehr dienenden Container oder die das anzuwendende technische oder verwaltungsmäßige Verfahren betreffen. Derartige Änderungen liegen vor.

Kosten für die Wirtschaft und die Verwaltung sowie ein Vollzugsaufwand bei den Ländern werden durch die Änderungen nicht entstehen.

Gleichstellungspolitische Auswirkungen der Regelungen sind nicht gegeben.

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Das Vorhaben weist keinen Bezug zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie auf.

II. Zu den einzelnen Bestimmungen

Zu Artikel 1

Die Änderungen vom 21. Juni 2013 der Anlagen I, II und III des CSC-Übereinkommens sind völkerrechtlich am 1. Juli 2014 in Kraft getreten. Mit dieser Verordnung werden sie innerstaatlich in Kraft gesetzt.

Zu Artikel 2

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Absatz 2 des Grundgesetzes.

Absatz 2 nennt den Zeitpunkt, zu dem die Änderungen vom 21. Juni 2013 der Anlagen I, II und III des CSC-Übereinkommens für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft getreten sind.

Absatz 3 regelt das Außerkrafttreten der Verordnung und bestimmt, dass der Tag des Außerkrafttretens im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben ist.

Entschließung MSC.355(92)
(angenommen am 21. Juni 2013)
Änderungen
des Internationalen Übereinkommens
von 1972 über sichere Container (CSC)

Resolution MSC.355(92)
(Adopted on 21 June 2013)
Amendments
to the International Convention
for Safe Containers (CSC), 1972

Résolution MSC.355(92)
(adoptée le 21 juin 2013)
Amendements
à la Convention Internationale de 1972
sur la sécurité des conteneurs (Convention CSC)

(Übersetzung)

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.

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-deuxième 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 1^{er} juillet 2014 à moins que, avant le 1^{er} 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.

Der Schiffssicherheitsausschuss,

unter Hinweis auf Artikel 28 Buchstabe b des Übereinkommens über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben des Ausschusses,

in Kenntnis von Artikel X des Internationalen Übereinkommens von 1972 über sichere Container 1972 (im Folgenden als das „Übereinkommen“ bezeichnet) betreffend das besondere Verfahren zur Änderung der Anlagen des Übereinkommens,

nach der auf seiner zweiundneunzigsten Tagung erfolgten Prüfung von Vorschlägen zur Änderung des Übereinkommens entsprechend dem in Artikel X Absätze 1 und 2 des Übereinkommens dargestellten Verfahren,

1. beschließt die Änderungen der Anlagen des Übereinkommens, deren Wortlaut in der Anlage der vorliegenden Entschließung wiedergegeben ist;
2. bestimmt entsprechend Artikel X Absatz 3 des Übereinkommens, dass diese Änderungen am 1. Juli 2014 in Kraft treten, sofern nicht fünf oder mehr Vertragsparteien beim Generalsekretär vor dem 1. Januar 2014 gegen die Änderungen Einspruch erheben;
3. ersucht den Generalsekretär, entsprechend Artikel X Absatz 2 des Übereinkommens die beglaubigten Abschriften der vorliegenden Entschließung und den Wortlaut der in der Anlage enthaltenen Änderungen allen Vertragsparteien zur Annahme zu übermitteln;
4. ersucht den Generalsekretär ferner, alle Vertragsparteien und Mitglieder der Organisation von jedem Antrag und jeder Mitteilung nach Artikel X des Übereinkommens sowie vom Tag des Inkrafttretens der Änderungen zu unterrichten.

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) of regulation 1 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, 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 (... 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 chapter 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/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.”

- 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

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.

Externally applied forces:

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

TEST PROCEDURES

(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.

(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.

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).

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

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).

Externally applied forces:

None.

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.

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 x 1.8 x 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: in excess of 25 mm in length in the upper flange; 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.						

(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
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
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.						
Under-structure	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 Note 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
Note 4: If onward transport is permitted, it is essential that detached cross members are precluded from falling free. Note 5: Careful cargo discharge is required as forklift capability of the understructure might be limited.						

(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
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
Note 6: Some containers are designed and approved (and so recorded on the CSC Plate) to operate with one door open or removed.						

”

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) de la règle 1 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 1^{er} juillet 2015 au plus tard.»;

- 5 Après l'actuel paragraphe 4 est inséré le nouveau paragraphe 5 suivant:

«5 Un conteneur dont la construction a été achevée avant le 1^{er} 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 Alinéas 1 c) et 1 e): modification sans objet en français.

Règle 10

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

- 7 Alinéas c) et e): modification 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 lbs
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 (... 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 du chapitre 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).

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.

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.

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.

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).» (Modification sans objet en français).»

- 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.

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).

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.

b) sur le 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:**» (cette dernière modification est sans objet en français).

- 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 P_g 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 pesantier de la charge admissible de gerbage surarrimé statique appliquée verticalement de haut en bas.

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.						

(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 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
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

(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
		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.						
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
Note 4: Si la poursuite du déplacement est autorisée, il est indispensable d'empêcher la chute des traverses détachées. Note 5: Il faut décharger la cargaison avec prudence car la capacité de la structure inférieure à supporter le chariot élévateur pourrait être limitée.						
Crémone 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
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.						

Anlage
Änderungen
des Internationalen Übereinkommens
von 1972 über sichere Container

Anlage I
Vorschriften für die Prüfung, Besichtigung,
Zulassung und Instandhaltung von Containern

(Übersetzung)

Kapitel I
Gemeinsame Regeln
für alle Zulassungsverfahren

- 1 Nach der Überschrift von Kapitel I wird der nachstehende Wortlaut eingefügt:

„Allgemeine Bestimmungen

Für diese Anlage sind die nachstehenden Begriffsbestimmungen anzuwenden:

Der Buchstabe *g* bezeichnet den normierten Wert der Fallbeschleunigung; der Wert *g* entspricht 9,8 m/s².

Wird das Wort *Last* benutzt, um eine physikalische Größe zu beschreiben, der Einheiten zugeordnet werden können, so wird es in der Bedeutung von „Masse“ verwendet.

Der Ausdruck *höchstzulässige Bruttomasse unter Betriebsbedingungen* und der Buchstabe *R* bezeichnen die höchstzulässige Masse des Containers und seiner Ladung zusammengenommen. Der Buchstabe *R* wird in Masse-Einheiten ausgedrückt. Soweit in den Anlagen die Rede von Gravitationskräften ist, die von diesem Wert abgeleitet sind, wird diese Kraft, bei der es sich um eine Trägheitskraft handelt, mit *Rg* angegeben.

Der Ausdruck *höchstzulässige Nutzlast* und der Buchstabe *P* bezeichnen den Unterschied zwischen der höchstzulässigen Bruttomasse unter Betriebsbedingungen und der Tara. Der Buchstabe *P* wird in Masse-Einheiten ausgedrückt. Soweit in den Anlagen die Rede von Gravitationskräften ist, die von diesem Wert abgeleitet sind, wird diese Kraft, bei der es sich um eine träge Kraft handelt, mit *Pg* angegeben.

Der Ausdruck *Tara* bezeichnet die Masse des leeren Containers einschließlich der dauerhaft am Container angebrachten Zubehörteile.“

Regel 1

Sicherheits-Zulassungsschild

- 2 Der Unterabsatz 1. b) von Regel 1 wird so geändert, dass er wie folgt lautet:

„b) Auf jedem Container müssen alle Angaben über die höchstzulässige Bruttomasse unter Betriebsbedingungen mit den Angaben auf dem Sicherheits-Zulassungsschild über die höchstzulässige Bruttomasse unter Betriebsbedingungen im Einklang stehen.“;

- 3 Der Unterabsatz 2. a) wird so geändert, dass er wie folgt lautet:

„a) Das Schild muss folgende Angaben mindestens in englischer oder französischer Sprache enthalten:

„CSC-SICHERHEITZULASSUNG“

Land der Zulassung und Zulassungsbezeichnung

Datum (Monat und Jahr) der Herstellung

Hersteller-Identifizierungsnummer des Containers oder bei vorhandenen Containern, von denen diese Nummer nicht bekannt ist, die von der Verwaltung zugeteilte Nummer

Höchstzulässige Bruttomasse unter Betriebsbedingungen (kg und lbs)

Zulässige Stapellast bei 1,8 g (kg und lbs)

Belastungswert bei der Querverwindungsprüfung (Newton)“;

- 4 Am Ende von Absatz 3 wird nachstehender neuer Wortlaut hinzugefügt:

„, und zwar spätestens bei deren nächster planmäßiger Überprüfung oder vor jedem sonstigen von der Verwaltung genehmigten Datum, sofern dieses Datum nicht nach dem 1. Juli 2015 liegt.“;

- 5 Nach dem bisherigen Absatz 4 wird ein neuer Absatz 5 mit nachstehendem Wortlaut hinzugefügt:

„5 Ein vor dem 1. Juli 2014 fertiggestellter Container darf ein Sicherheits-Zulassungsschild in der Art, wie es nach dem Übereinkommen vor jenem Datum erlaubt war, behalten, solange an dem Container keine baulichen Veränderungen erfolgen.“

Kapitel IV

Regeln für die Zulassung vorhandener Container und von neuen Containern, die zum Zeitpunkt ihrer Herstellung nicht zugelassen waren

Regel 9

Zulassung vorhandener Container

6 Die Unterabsätze 1. c) und 1. e) werden so geändert, dass sie wie folgt lauten:

„c) die höchstzulässige Bruttomasse unter Betriebsbedingungen;“

„e) die zulässige Stapellast bei 1,8 g (kg und lbs); und“

Regel 10

Zulassung von neuen Containern, die zum Zeitpunkt ihrer Herstellung nicht zugelassen waren

7 Die Unterabsätze c) und e) werden so geändert, dass sie wie folgt lauten:

„c) die höchstzulässige Bruttomasse unter Betriebsbedingungen;“

„e) die zulässige Stapellast bei 1,8 g (kg und lbs); und“

Anhang

8 Die Zeilen 4, 5 und 6 des im Anhang wiedergegebenen Vordrucks des Sicherheits-Zulassungsschildes werden so geändert, dass sie wie folgt lauten:

„HÖCHSTZULÄSSIGE BRUTTOMASSE UNTER BETRIEBSBEDINGUNGEN kg lbs

ZULÄSSIGE STAPPELLAST BEI 1,8 g kg lbs

BELASTUNGSWERT BEI DER QUERVERWINDUNGSPRÜFUNG Newton“

9 Die Punkte 4 bis 8 des Anhangs werden so geändert, dass sie wie folgt lauten:

„4 Höchstzulässige Bruttomasse unter Betriebsbedingungen (kg und lbs).

5 Zulässige Stapellast bei 1,8 g (kg und lbs).

6 Belastungswert bei der Querverwindungsprüfung (Newton).

7 Die Festigkeit der Stirnwände ist auf dem Schild nur anzugeben, wenn die Stirnwände vom Entwurf her einer Belastung standhalten sollen, die kleiner oder größer ist als das 0,4-Fache des Produkts aus Gravitationskraft und höchstzulässiger Nutzlast, also 0,4 Pg.

8 Die Festigkeit der Seitenwände ist auf dem Schild nur anzugeben, wenn die Seitenwände vom Entwurf her einer Belastung standhalten sollen, die kleiner oder größer ist als das 0,6-Fache des Produkts aus Gravitationskraft und höchstzulässiger Nutzlast, also 0,6 Pg.“

10 Die bisherigen Absätze 10 und 11 werden durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

„10 Die Stapelfestigkeit nach Entfernung einer Tür ist auf dem Schild nur anzugeben, wenn der Container für die Verwendung nach Entfernung einer Tür zugelassen ist. Die Kennzeichnung muss lauten: ZULÄSSIGE STAPPELLAST NACH ENTFERNUNG EINER TÜR BEI 1,8 g (... kg ... lbs). Diese Kennzeichnung ist unmittelbar neben dem Wert für die Stapellast anzubringen (siehe Zeile 5).

11 Die Verwindungsfestigkeit nach Entfernung einer Tür ist auf dem Schild nur anzugeben, wenn der Container für die Verwendung nach Entfernung einer Tür zugelassen ist. Die Kennzeichnung muss lauten: BELASTUNGSWERT BEI DER QUERVERWINDUNGSPRÜFUNG (... Newton). Diese Kennzeichnung ist unmittelbar neben dem Wert für die Verwindungsprüfung anzubringen (siehe Zeile 6).“

Anlage II

Bautechnische Sicherheitsvorschriften und Prüfungen

11 Nach der Überschrift von Kapitel II wird der nachstehende Wortlaut eingefügt:

„Allgemeine Bestimmungen

Für diese Anlage sind die nachstehenden Begriffsbestimmungen anzuwenden:

Der Buchstabe *g* bezeichnet den normierten Wert der Fallbeschleunigung; der Wert *g* entspricht 9,8 m/s².

Wird das Wort *Last* benutzt, um eine physikalische Größe zu beschreiben, der Einheiten zugeordnet werden können, so wird es in der Bedeutung von „Masse“ verwendet.

Der Ausdruck *höchstzulässige Bruttomasse unter Betriebsbedingungen* und der Buchstabe *R* bezeichnen die höchstzulässige Masse des Containers und seiner Ladung zusammengenommen. Der Buchstabe *R* wird in Masse-Einheiten ausgedrückt. Soweit in den Anlagen die Rede von Gravitationskräften ist, die von diesem Wert abgeleitet sind, wird diese Kraft, bei der es sich um eine Trägheitskraft handelt, mit *Rg* angegeben.

Der Ausdruck *höchstzulässige Nutzlast* und der Buchstabe *P* bezeichnen den Unterschied zwischen der höchstzulässigen Bruttomasse unter Betriebsbedingungen und der Tara. Der Buchstabe *P* wird in Masse-Einheiten ausgedrückt. Soweit in den Anlagen die Rede von Gravitationskräften ist, die von diesem Wert abgeleitet sind, wird diese Kraft, bei der es sich um eine träge Kraft handelt, mit *P_g* angegeben.

Der Ausdruck *Tara* bezeichnet die Masse des leeren Containers einschließlich der dauerhaft am Container angebrachten Zubehörteile.“

- 12 Der erste Satz der Einführung zu Anlage II („Bautechnische Sicherheitsvorschriften und Prüfungen“) wird so geändert, dass er wie folgt lautet:

„Für die Anwendung der Vorschriften dieser Anlage versteht sich, dass die Kräfte, die durch die Bewegung, die Lagerung, die Stapelung und die Gravitationswirkung des beladenen Containers bedingt sind, sowie die von außen einwirkenden Kräfte in keiner Phase der betrieblichen Verwendung der Container die vom Entwurf her vorgesehene Festigkeit des Containers übersteigen.“

- 13 In Abschnitt 1 („Heben“) Unterabschnitt 1. A) („Heben an den Eckbeschlägen“) wird der Wortlaut betreffend die Prüflasten und angewendeten Kräfte so geändert, dass er wie folgt lautet:

„PRÜFLAST UND ANGEWENDETE KRÄFTE

Innenbelastung:

Eine gleichmäßig verteilte Last von der Art, dass die Masse von Container und Prüflast zusammengenommen gleich 2 R ist. Beträgt bei einem Tankcontainer die Prüflast aus Innenbelastung und Tara zusammengenommen weniger als 2 R, so ist dem Container eine über die gesamte Länge des Tanks verteilte Zusatzlast beizugeben.

Von außen wirkende Kräfte:

Derart, dass eine Gesamtmasse von 2 R in der (unter PRÜFVERFAHREN) vorgeschriebenen Art angehoben wird.“

- 14 In Abschnitt 1 („Heben“) wird der Unterabschnitt 1. B) („Heben unter Verwendung anderer zusätzlicher Vorrichtungen am Container“) durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

„PRÜFLAST UND ANGEWENDETE KRÄFTE

PRÜFVERFAHREN

Innenbelastung:

Eine gleichmäßig verteilte Last von der Art, dass die Masse von Container und Prüflast zusammengenommen gleich 1,25 R ist.

Von außen wirkende Kräfte:

Derart, dass eine Gesamtmasse von 1,25 R in der (unter PRÜFVERFAHREN) vorgeschriebenen Art angehoben wird.

Innenbelastung:

Eine gleichmäßig verteilte Last von der Art, dass die Masse von Container und Prüflast zusammengenommen gleich 1,25 R ist. Beträgt bei einem Tankcontainer die Prüflast aus Innenbelastung und Tara zusammengenommen weniger als 1,25 R, so ist dem Container eine über die gesamte Länge des Tanks verteilte Zusatzlast beizugeben.

Von außen wirkende Kräfte:

Derart, dass eine Gesamtmasse von 1,25 R in der (unter PRÜFVERFAHREN) vorgeschriebenen Art angehoben wird.

i) *Heben an den Gabeltaschen:*

Der Container wird auf Balken gesetzt, die in derselben horizontalen Ebene liegen, wobei sich jeweils ein Balken in jeder der Gabeltaschen befindet, die zum Heben des beladenen Containers dienen. Die Balken müssen dieselbe Breite haben wie die Gabeln, die zur Handhabung des Containers vorgesehen sind, und müssen zu mindestens 75 % in die Gabeltaschen hineinragen.

ii) *Heben mit Vorrichtungen für Greifzangen:*

Der Container wird auf Klötze gesetzt, die in derselben horizontalen Ebene liegen, wobei sich jeweils ein Klotz unter jeder der Vorrichtungen für die Greifzangen befindet. Diese Klötze müssen dieselben Abmessungen wie die Greifzangen aufweisen, deren Verwendung vorgesehen ist.

iii) *Andere Verfahren:*

Container, die vom Entwurf her im beladenen Zustand nach einem anderen Verfahren als nach einem der in Buchstabe A oder B Ziffern i und ii beschriebenen anzuheben sind, sind ebenfalls mit Innenbelastung und mit den von außen wirkenden Kräften zu prüfen, die den bei dem betreffenden Verfahren auftretenden Beschleunigungsbedingungen entsprechen.“

- 15 Die Absätze 1 und 2 von Abschnitt 2 (STAPELUNG) werden so geändert, dass sie wie folgt lauten:

„1 Wenn auf Grund von Umständen, die im internationalen Verkehr begründet sind, die maximalen vertikalen Beschleunigungskräfte wesentlich von 1,8 g abweichen und sichergestellt ist, dass der Container zuverlässig und tatsächlich nur unter diesen Umständen befördert wird, so darf die Stapellast in einem angemessenen Verhältnis zu den Beschleunigungskräften verändert werden.

2 Nach erfolgreichem Abschluss dieser Prüfung kann der Container entsprechend der zulässigen aufgelegten statischen Stapellast klassifiziert werden, diese ist auf dem Sicherheits-Zulassungsschild in der Zeile ZULÄSSIGE STAPELLAST BEI 1,8 g (kg und lbs) anzugeben.“

- 16 In Abschnitt 2 (STAPELUNG) wird der Wortlaut betreffend die Prüflasten und angewendeten Kräfte so geändert, dass er wie folgt lautet:

„PRÜFLAST UND ANGEWENDETE KRÄFTE

Innenbelastung:

Eine gleichmäßig verteilte Last von der Art, dass die Masse von Container und Prüflast zusammengenommen gleich 1,8 R ist. Tankcontainer können im unbeladenen Zustand geprüft werden.

Von außen wirkende Kräfte:

Derart, dass jeder der vier oberen Eckbeschläge einer senkrecht nach unten wirkenden Kraft ausgesetzt ist, die ein Viertel vom 1,8-Fachen der Gravitationskraft der zulässigen aufgelegten statischen Stapellast ausmacht.“

- 17 Abschnitt 3 (FLÄCHENBELASTUNGEN) wird so geändert, dass er wie folgt lautet:

„PRÜFLAST UND ANGEWENDETE KRÄFTE

PRÜFVERFAHREN

a) auf dem Dach des Containers**Innenbelastung:**

Keine.

Von außen wirkende Kräfte:

Eine flächenmäßig wirkende Gravitationskraft von 300 kg (660 lbs), die gleichmäßig über eine Fläche von 600 mm x 300 mm (24 x 12 Zoll) zu verteilen ist.

Die von außen wirkenden Kräfte müssen senkrecht nach unten auf die Außenfläche des schwächsten Teils des Containerdachs einwirken.

b) auf dem Boden des Containers**Innenbelastung:**

Zwei Flächenlasten von je 2 730 kg (6 000 lbs), die beide durch eine Auflagefläche von 142 cm² (22 Quadratzoll) auf den Containerboden einwirken.

Bei dieser Prüfung muss der Container auf vier in gleicher Höhe angeordneten Stützen unter seinen vier unteren Eckbeschlägen so aufliegen, dass sich der Bodenrahmen des Containers frei durchbiegen kann.

Von außen wirkende Kräfte:

Keine.

Eine bis zu einer Masse von 5 460 kg (12 000 lbs) beladene Prüfvorrichtung – das heißt: 2 730 kg (6 000 lbs) auf je einer von zwei Flächen, die im beladenen Zustand eine Gesamtauflagefläche von 284 cm² (44 Quadratzoll), folglich 142 cm² (22 Quadratzoll) auf jeder Fläche haben, wobei eine Flächenbreite 180 mm (7 Zoll) und der Abstand der Flächen von Mitte zu Mitte 760 mm (30 Zoll) beträgt – ist über die gesamte Bodenfläche des Containers zu bewegen.“

- 18 Die Hauptüberschrift und die Zweitüberschrift des Wortlauts betreffend die Prüflasten und angewendeten Kräfte in Abschnitt 4 (QUERVERWINDUNG) werden jeweils mit nachstehendem Wortlaut ersetzt:

„PRÜFLAST UND ANGEWENDETE KRÄFTE“ und „**Innenbelastung:**“.

- 19 In Abschnitt 5 (LÄNGSBEANSPRUCHUNG (STATISCHE PRÜFUNG)) wird der Wortlaut betreffend die Prüflasten und angewendeten Kräfte so geändert, dass er wie folgt lautet:

„PRÜFLAST UND ANGEWENDETE KRÄFTE

Innenbelastung:

Eine gleichmäßig verteilte Last von der Art, dass die Masse von Container und Prüflast zusammengenommen gleich der höchstzulässigen Bruttomasse unter Betriebsbedingungen R ist. Beträgt bei einem Tankcontainer die Prüflast aus Innenbelastung und Leergewicht zusammengenommen weniger als die höchstzulässige Bruttomasse unter Betriebsbedingungen R, so ist dem Container eine Zusatzlast beizugeben.

Von außen wirkende Kräfte:

Derart, dass jede Seite des Containers in der Längsrichtung einer Druckkraft und einer Zugkraft in der Größe von R_g ausgesetzt ist, das heißt, dass zusammengenommen eine Kraft von $2 R_g$ auf die gesamte Bodenkonstruktion des Containers einwirkt.“

- 20 Der erste Absatz von Abschnitt 6 (STIRNWÄNDE) wird so geändert, dass er wie folgt lautet:

„Die Stirnwände sollen einer Belastung von nicht weniger als dem 0,4-Fachen des Produkts aus Gravitationskraft und höchstzulässiger Nutzlast standhalten können. Sollen jedoch die Stirnwände vom Entwurf her einer Belastung standhalten, die kleiner oder größer ist als das 0,4-Fache des Produkts aus Gravitationskraft und höchstzulässiger Nutzlast, so ist der entsprechende Festigkeitsfaktor auf dem Sicherheits-Zulassungsschild nach Anlage I Regel 1 anzugeben.“

- 21 In Abschnitt 6 (STIRNWÄNDE) wird der Wortlaut betreffend die Prüflasten und angewendeten Kräfte so geändert, dass er wie folgt lautet:

„PRÜFLAST UND ANGEWENDETE KRÄFTE

Innenbelastung:

Derart, dass die Innenfläche einer Stirnwand einer gleichmäßig verteilten Kraft von $0,4 P_g$ beziehungsweise einer Kraft der Größe ausgesetzt ist, welcher der Container vom Entwurf her standhalten können soll.

Von außen wirkende Kräfte:

Keine.“

- 22 Der erste Absatz von Abschnitt 7 (SEITENWÄNDE) wird so geändert, dass er wie folgt lautet:

„Die Seitenwände sollen einer Belastung von nicht weniger als dem 0,6-Fachen des Produkts aus Gravitationskraft und höchstzulässiger Nutzlast standhalten können. Sollen jedoch die Seitenwände vom Entwurf her einer Belastung standhalten, die kleiner oder größer ist als das 0,6-Fache des Produkts aus Gravitationskraft und höchstzulässiger Nutzlast, so ist der entsprechende Festigkeitsfaktor auf dem Sicherheits-Zulassungsschild nach Anlage I Regel 1 anzugeben.“

- 23 In Abschnitt 7 (SEITENWÄNDE) wird der Wortlaut betreffend die Prüflasten und angewendeten Kräfte so geändert, dass er wie folgt lautet:

„PRÜFLAST UND ANGEWENDETE KRÄFTE

Innenbelastung:

Derart, dass die Innenfläche einer Seitenwand einer gleichmäßig verteilten Kraft von $0,6 P_g$ beziehungsweise einer Kraft der Größe ausgesetzt ist, welcher der Container vom Entwurf her standhalten können soll.

Von außen wirkende Kräfte:

Keine.“

24 Der bisherige Abschnitt 8 (VERWENDUNG NACH ENTFERNUNG EINER TÜR) wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

„8 VERWENDUNG NACH ENTFERNUNG EINER TÜR

8.1 Containern, bei denen eine Tür entfernt wurde, haben eine signifikant verringerte Querverwindungsfestigkeit und möglicherweise eine geringere Stapelfestigkeit. Wird bei einem Container im Einsatz eine Tür entfernt, so gilt dies als Veränderung des Containers. Container müssen für den Einsatz nach Entfernung einer Tür zugelassen sein. Eine solche Zulassung muss sich auf die nachstehend aufgeführten Prüfungsergebnisse stützen.

8.2 Nach erfolgreichem Abschluss der Stapelprüfung kann der Container entsprechend der zulässigen aufgelegten Stapellast klassifiziert werden; diese ist auf dem Sicherheits-Zulassungsschild unmittelbar unter der Zeile 5 wie folgt anzugeben: ZULÄSSIGE STAPPELLAST BEI 1,8 g (... kg ... lbs) NACH ENTFERNUNG EINER TÜR.

8.3 Nach erfolgreichem Abschluss der Querverwindungsprüfung ist die Querverwindungsbelastung auf dem Sicherheits-Zulassungsschild unmittelbar unter der Zeile 6 wie folgt anzugeben: QUERVERWINDUNGSBELASTUNG (Newton) NACH ENTFERNUNG EINER TÜR.

PRÜFLAST UND ANGEWENDETE KRÄFTE

PRÜFVERFAHREN

Stapelung

Innenbelastung:

Eine gleichmäßig verteilte Last, die so aufgebracht wird, dass die Masse des Containers und die Prüflast zusammengenommen 1,8 R entsprechen.

Es sind die in Abschnitt 2 (**Stapelung**) beschriebenen Prüfverfahren anzuwenden.

Von außen wirkende Kräfte:

Derart, dass jeder der vier Eckbeschläge einer senkrecht nach unten wirkenden Kraft ausgesetzt ist, die einem Viertel vom 1,8-Fachen der zulässigen aufgelegten statischen Stapelmasse entspricht.

Querverwindung

Innenbelastung:

Keine.

Es sind die in Abschnitt 4 (**Querverwindung**) beschriebenen Prüfverfahren anzuwenden.“

Von außen wirkende Kräfte:

Derart, dass eine Verwindung der Endrahmen des Containers in seitlicher Richtung erfolgt. Die Kräfte sind gleich den Kräften, für die der Container gebaut wurde.

Anlage III

Kontrolle und Überprüfung

25 Der bisherige Abschnitt 4 wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

„4 Strukturell empfindliche Bauteile

4.1 Folgende Bauteile sind strukturell empfindlich und sollen entsprechend der nachstehenden Tabelle auf Mängel untersucht werden:

(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)
Strukturell empfindliches Bauteil	Schwerwiegende strukturelle Mängel, die ein sofortiges Verwendungsverbot erfordern	Mängel, die eine Unterrichtung des Container-eigentümers und Beförderungsbeschränkungen erfordern	Zu verhängende Beschränkungen bei Mängeln im Sinne von Spalte (iii)			
			Bei leeren Containern		Bei beladenen Containern	
			Beförderung über See	Sonstige Beförderungsarten	Beförderung über See	Sonstige Beförderungsarten
Oberer Längsträger	örtliche Verformung des Trägers von mehr als 60 mm oder Ablösung, Brüche oder Risse im Trägermaterial von mehr als 45 mm Länge (siehe Anmerkung 1)	örtliche Verformung des Trägers von mehr als 40 mm oder Ablösung, Brüche oder Risse im Trägermaterial von mehr als 10 mm Länge (siehe Anmerkung 1)	keine Beschränkung	keine Beschränkung	Das Anheben am unteren Längsträger ist nicht gestattet. Das Anheben am oberen Längsträger ist nur gestattet, wenn Containergeschirr ohne Ketten benutzt wird.	Das Anheben am unteren Längsträger ist nicht gestattet. Das Anheben am oberen Längsträger ist nur gestattet, wenn Containergeschirr ohne Ketten benutzt wird.
Anmerkung 1: Bei einigen Bauarten von Tankcontainern ist der obere Träger kein strukturell empfindliches Bauteil.						

(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)
Strukturell empfindliches Bauteil	Schwerwiegende strukturelle Mängel, die ein sofortiges Verwendungsverbot erfordern	Mängel, die eine Unterrichtung des Container-eigentümers und Beförderungsbeschränkungen erfordern	Zu verhängende Beschränkungen bei Mängeln im Sinne von Spalte (iii)			
			Bei leeren Containern		Bei beladenen Containern	
			Beförderung über See	Sonstige Beförderungsarten	Beförderung über See	Sonstige Beförderungsarten
Unterer Längsträger	örtliche Verformung senkrecht zum Träger von mehr als 100 mm oder Ablösung, Brüche oder Risse im Trägermaterial von mehr als 75 mm Länge (siehe Anmerkung 2)	örtliche Verformung senkrecht zum Träger von mehr als 60 mm oder Ablösung, Brüche oder Risse im Trägermaterial von mehr als 25 mm Länge im oberen Flansch oder von jeglicher Länge im Steg (siehe Anmerkung 2)	keine Beschränkung	keine Beschränkung	Das Anheben an irgendeinem der Eckbeschläge ist nicht gestattet.	Das Anheben an irgendeinem der Eckbeschläge ist nicht gestattet.
Anmerkung 2: Der untere Trägergurt zählt nicht zum Trägermaterial.						
Oberer Querträger	örtliche Verformung des oberen Querträgers von mehr als 80 mm oder Brüche oder Risse von mehr als 80 mm Länge	örtliche Verformung des oberen Querträgers von mehr als 50 mm oder Brüche oder Risse von mehr als 10 mm Länge	Der Container darf nicht überstaut werden.	keine Beschränkung	Der Container darf nicht überstaut werden.	keine Beschränkung
Unterer Querträger	örtliche Verformung des unteren Querträgers von mehr als 100 mm oder Brüche oder Risse von mehr als 100 mm Länge	örtliche Verformung des unteren Querträgers von mehr als 60 mm oder Brüche oder Risse von mehr als 10 mm Länge	Der Container darf nicht überstaut werden.	keine Beschränkung	Der Container darf nicht überstaut werden.	keine Beschränkung
Eckpfosten	örtliche Verformung des Pfostens von mehr als 50 mm oder Brüche oder Risse von mehr als 50 mm Länge	örtliche Verformung des Pfostens von mehr als 30 mm oder Brüche oder Risse von jeglicher Länge	Der Container darf nicht überstaut werden.	keine Beschränkung	Der Container darf nicht überstaut werden.	keine Beschränkung
Eck- und Zwischenbeschläge	fehlende Eckbeschläge, durchgehende Brüche oder Risse im Beschlag, Verformungen des Beschlags, die ein vollständiges Einrasten der Sicherungs- und Hebebeschläge verhindern (siehe Anmerkung 3) oder Lösung der Schweißverbindung von benachbarten Bauteilen auf einer Länge von mehr als 50 mm	Lösung der Schweißverbindung von benachbarten Bauteilen auf einer Länge von 50 mm oder weniger	Der Container darf auf einem Schiff nicht angehoben werden, wenn durch die beschädigten Beschläge ein gefahrloses Anheben oder Sichern verhindert wird.	Beim Anheben und Umsetzen des Containers ist mit besonderer Vorsicht vorzugehen.	Der Container darf nicht an Bord eines Schiffes genommen werden.	Beim Anheben und Umsetzen des Containers ist mit besonderer Vorsicht vorzugehen.
		eine Verringerung der Dicke der Platte, in der die obere Öffnung liegt, auf weniger als 25 mm	Beim Anheben und Umsetzen des Containers ist mit besonderer Vorsicht vorzugehen. Der Container darf bei Benutzung von Twistlocks nicht überstaut werden.	Beim Anheben und Umsetzen des Containers ist mit besonderer Vorsicht vorzugehen.	Der Container darf nicht an den oberen Eckbeschlägen angehoben werden.	Beim Anheben und Umsetzen des Containers ist mit besonderer Vorsicht vorzugehen.
		eine Verringerung der Dicke der Platte, in der die obere Öffnung liegt, auf weniger als 26 mm	Der Container darf bei Benutzung vollautomatischer Twistlocks nicht überstaut werden.	Beim Anheben und Umsetzen des Containers ist mit besonderer Vorsicht vorzugehen.	Der Container darf nicht mit vollautomatischen Twistlocks benutzt werden.	Beim Anheben und Umsetzen des Containers ist mit besonderer Vorsicht vorzugehen.
Anmerkung 3: Das vollständige Einrasten von Sicherungs- und Hebebeschlägen wird verhindert, wenn die Ausrichtung eines Beschlags durch Verformung mehr als 5 mm von der ursprünglichen Ausrichtung abweicht, wenn eine durch Brüche oder Risse verursachte Öffnung breiter als 66 mm oder länger als 127 mm ist, oder wenn die Dicke der Platte, in der die obere Öffnung liegt, auf weniger als 23 mm verringert ist.						

(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)
Strukturell empfindliches Bauteil	Schwerwiegende strukturelle Mängel, die ein sofortiges Verwendungsverbot erfordern	Mängel, die eine Unterrichtung des Container-eigentümers und Beförderungsbeschränkungen erfordern	Zu verhängende Beschränkungen bei Mängeln im Sinne von Spalte (iii)			
			Bei leeren Containern		Bei beladenen Containern	
			Beförderung über See	Sonstige Beförderungsarten	Beförderung über See	Sonstige Beförderungsarten
Unterbau	Zwei oder mehr benachbarte Querträger fehlen oder haben sich von den unteren Längsträgern gelöst. Ein Fünftel oder mehr der Gesamtzahl der Querträger fehlen oder haben sich gelöst (siehe Anmerkung 4).	Ein oder zwei Querträger fehlen oder haben sich gelöst (siehe Anmerkung 4).	keine Beschränkung	keine Beschränkung	keine Beschränkung	keine Beschränkung
		Mehr als zwei Querträger fehlen oder haben sich gelöst (siehe Anmerkungen 4 und 5).	keine Beschränkung	keine Beschränkung	Die höchstzulässige Nutzlast ist auf 0,5 P zu beschränken.	Die höchstzulässige Nutzlast ist auf 0,5 P zu beschränken.
Anmerkung 4: Wenn die Weiterbeförderung gestattet wird, muss auf jeden Fall sichergestellt sein, dass lose Querträger nicht abfallen.						
Anmerkung 5: Beim Löschen ist Sorgfalt erforderlich, da die Verwendbarkeit des Unterbaus für Gabelstapler eingeschränkt sein könnte.						
Verriegelungsstangen	Eine oder mehrere innere Verriegelungsstangen sind nicht funktionsfähig (siehe Anmerkung 6).	Eine oder mehrere äußere Verriegelungsstangen sind nicht funktionsfähig (siehe Anmerkung 6).	Der Container darf nicht überstaut werden.	keine Beschränkung	Der Container darf nicht überstaut werden. Die Ladung ist gegen den Containerrahmen zu sichern und die Tür darf nicht zum Auffangen von Beschleunigungskräften benutzt werden – anderenfalls ist die höchstzulässige Nutzlast auf 0,5 P zu beschränken.	Die Ladung ist gegen den Containerrahmen zu sichern und die Tür darf nicht zum Auffangen von Beschleunigungskräften benutzt werden – anderenfalls ist die höchstzulässige Nutzlast auf 0,5 P zu beschränken.

Bericht des Schiffssicherheitsausschusses
über seine zweiundneunzigste Tagung

Report of the Maritime Safety Committee
on its ninety-second session

Rapport du Comité de la Sécurité Maritime
sur les travaux de sa quatre-vingt-douzième session

(Übersetzung)

Corrigendum

26 November 2013

- 1 The title of annex is revised to read “AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR SAFE CONTAINERS (CSC), 1972”.
- 2 In the table of annex III the text in row “Bottom rail” of column (iii) is replaced by “Local deformation perpendicular to the rail in excess of 60 mm or separation cracks or tears in the rail’s material: in excess of 25 mm in length in the upper flange; or of web in any length (see Note 2)”.

Corrigendum

14 April 2014

- 1 In paragraph 10 of the annex, in quoted paragraph 11, the words “ONE DOOR OFF” are inserted after the words “TRANSVERSE RACKING TEST FORCE”.

Rectificatif

26 novembre 2013

- 1 le titre de l’annexe est remplacé par «Amendements à la Convention Internationale de 1972 sur la sécurité des conteneurs Convention CSC»; et
- 2 dans le tableau de l’annexe III, le texte de la colonne (iii) de la rubrique intitulée «Longerons inférieurs» est remplacé par «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)».

Rectificatif

14 avril 2014

- 1 Au paragraphe 10 de l’annexe, dans le paragraphe 11 qui est cité entre guillemets, les mots «EN CAS D’ENLÈVEMENT D’UNE PORTE» sont insérés après les mots «POUR L’ESSAI DE RIGIDITÉ TRANSVERSALE».

Korrigendum

26. November 2013

- 1 Der Titel der Anlage erhält folgenden Wortlaut:
„Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1972 über sichere Container (CSC)“
- 2 In der Tabelle der Anlage III wird der Text in der Zeile „Unterer Längsträger“ der Spalte (iii) durch folgenden Wortlaut ersetzt:
„örtliche Verformung senkrecht zum Träger von mehr als 60 mm oder Ablösung, Brüche oder Risse im Trägermaterial von mehr als 25 mm Länge im oberen Flansch oder von jeglicher Länge im Steg (siehe Anmerkung 2)“

Korrigendum

14. April 2014

- 1 In Absatz 10 der Anlage werden in dem dort wiedergegebenen Absatz 11 nach den Wörtern „BELASTUNGSWERT BEI DER QUERVERWINDUNGSPRÜFUNG“ die Wörter „NACH ENTFERNUNG EINER TÜR“ eingefügt.

Denkschrift

1. Allgemeines

Das Internationale Übereinkommen vom 2. Dezember 1972 über sichere Container (CSC) enthält Vorschriften über die Zulassung und Instandhaltung, Prüfung und Besichtigung von alten und neuen (stapelbaren) Containern, die für eine internationale Beförderung verwendet werden. Davon ausgenommen sind besonders für den Luftverkehr entwickelte Container.

Nach Artikel X des CSC kann jede Vertragspartei eine oder mehrere Änderungen dieses Übereinkommens vorschlagen, die von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) geprüft werden. Wird der Änderungsvorschlag im Schiffssicherheitsausschuss (MSC) angenommen, übermittelt der Generalsekretär die Änderungen den Vertragsparteien zur Annahme. Es obliegt sodann den anderen Vertragsparteien des CSC, innerhalb einer vom Schiffssicherheitsausschuss festgelegten Frist zu entscheiden, ob sie diese Änderungen akzeptieren oder hiergegen Einspruch einlegen. Der hier in Rede stehende Entwurf enthält Änderungen der Anlagen I, II und III des CSC.

Diese wurden durch Entschließung MSC.355(92) des Schiffssicherheitsausschusses (MSC) vom 21. Juni 2013 angenommen und den Vertragsparteien bekannt gegeben. Einsprüche von Vertragsparteien gegen die beschlossenen Änderungen entsprechend Artikel X § 3 des Übereinkommens sind bis zu der in der Entschließung MSC.355(92) genannten Frist (1. Januar 2014) nicht erhoben worden. Die Änderungen sind daher am 1. Juli 2014 völkerrechtlich in Kraft getreten.

Die Änderungen der Anlagen I, II und III des CSC sind nun innerstaatlich in Kraft zu setzen.

2. Besonderes

Die durch Entschließung MSC.355(92) des Schiffssicherheitsausschusses (MSC) vom 21. Juni 2013 angenommenen Änderungen beziehen sich auf die Anlagen I, II und III des CSC.

Zur Änderung der Anlage I des CSC

Durch diese Änderungen werden einheitliche Begriffsbestimmungen für die Anwendung der Anlage I festgelegt. Diese sind erforderlich, da in der Vergangenheit insbe-

sondere bei der letzten Änderung des CSC durch Entschließung MSC.310(88) nicht auf die Verwendung einer einheitlichen Terminologie bezüglich der physikalisch korrekten Bezeichnungen geachtet wurde.

Änderung der Anlage I Kapitel I Regel 1 des CSC

Die Änderung passt den Text von Kapitel I Regel 1 an die o. g. einheitlichen Begriffsbestimmungen an.

Änderung der Anlage I Kapitel IV des CSC

Die Änderung passt den Text von Anlage I Kapitel IV an die o. g. einheitlichen Begriffsbestimmungen an.

Änderung der Anlage I Anhang des CSC

Die Änderung passt den Text des Anhangs der Anlage I an die o. g. einheitlichen Begriffsbestimmungen an.

Zur Änderung der Anlage II Kapitel II des CSC

Durch diese Änderungen werden einheitliche Begriffsbestimmungen für die Anwendung der Anlage II festgelegt. Diese sind erforderlich, da in der Vergangenheit insbesondere bei der letzten Änderung des CSC durch Entschließung MSC.310(88) nicht auf die Verwendung einer einheitlichen Terminologie bezüglich der physikalisch korrekten Bezeichnungen geachtet wurde.

In allen Abschnitten des Kapitels II wird der physikalischen Größe „Masse“ durchgängig die Maßeinheit „Kilogramm (kg)“ zugeordnet und der physikalischen Größe „Kraft“, die als das Produkt aus Masse und Beschleunigung definiert ist, wird durchgängig die Maßeinheit „Newton (N)“ zugeordnet. Die Gewichtskraft (Gravitationskraft) ist definiert als das Produkt aus Masse und Gravitationsbeschleunigung.

Zur Änderung der Anlage III des CSC

Die Anlage III wurde neu gefasst. Die Tabelle enthält wie bisher die Kriterien für schwerwiegende strukturelle Mängel eines Containers, die ein sofortiges Verwendungsverbot erfordern, und jetzt zusätzlich auch Kriterien für geringere Mängel, die eine Weiterbeförderung des beschädigten Containers nur unter Sicherheitsauflagen gestatten.