

PODER EJECUTIVO**SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES**

08-28-89 DECRETO de Promulgación del Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores (CSC), adoptado en la Ciudad de Ginebra, Suiza, el 2 de diciembre de 1972.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

CARLOS SALINAS DE GORTARI, PRESIDENTE DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS,

a sus habitantes, sabed:

El día dos del mes de diciembre del año de mil novecientos setenta y dos, en la ciudad de Ginebra, Suiza, fue adoptado el Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores (CSC), cuyas Enmiendas fueron aprobadas el día dos del mes de abril del año de mil novecientos ochenta y uno, y el día trece del mes de junio del año de mil novecientos ochenta y tres, respectivamente.

Los citados instrumentos internacionales fueron aprobados por la Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión, el día ocho del mes de diciembre del año de mil novecientos ochenta y ocho, según Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del día veintisiete del mes de enero del año de mil novecientos ochenta y nueve.

El instrumento de adhesión, firmado por mí, el día ocho del mes de febrero del año de mil novecientos ochenta y nueve, fue depositado, ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional, el día cuatro del mes de abril del propio año.

Por lo tanto, para su debida observancia, en cumplimiento de lo dispuesto en la Fracción Primera del Artículo Ochenta y Nueve de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, promulgo el presente Decreto, en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, a los veintitrés días del mes de junio del año de mil novecientos ochenta y nueve.- Carlos Salinas de Gortari.- Rúbrica.- El Secretario de Relaciones Exteriores, Fernando Solana.- Rúbrica.

EL C. EMB. ANDRES ROZENTAL, SUBSECRETARIO DE RELACIONES EXTERIORES, CERTIFICA:

Que en los archivos de esta Secretaría obra copia certificada del Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores (CSC), adoptado en la ciudad de Ginebra, Suiza, el día dos del mes de diciembre del año de mil novecientos setenta y dos y de sus Enmiendas, aprobadas el día dos del mes de abril del año de mil novecientos ochenta y uno y el día trece del mes de junio del año de mil novecientos ochenta y tres, respectivamente, cuyos textos y formas en español son los siguientes:

CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS CONTENEDORES (CSC)

Preámbulo

LAS PARTES CONTRATANTES,

RECONOCIENDO la necesidad de mantener un alto nivel de seguridad de la vida humana en la manipulación, el apilamiento y el transporte de contenedores,

CONSCIENTES de la necesidad de facilitar el transporte internacional en contenedores,

RECONOCIENDO, a este respecto, que convendría formalizar normas internacionales comunes de seguridad,

CONSIDERANDO que la concertación de un Convenio es el mejor medio de alcanzar el fin propuesto,

HAN DECIDIDO formalizar las normas estructurales necesarias para que la manipulación, el apilamiento y el transporte de contenedores, en el curso de las operaciones normales, se realicen en condiciones de seguridad, y con tal fin

HAN CONVENIDO lo siguiente:

Artículo I

Obligación general impuesta por el presente Convenio

Las Partes Contratantes se comprometen a dar cumplimiento a las disposiciones del presente Convenio y de sus anexos, los cuales constituirán parte integrante del Convenio.

Artículo II

Definiciones

A los efectos del presente Convenio, a menos que se disponga expresamente otra cosa:

1. Por "contenedor" se entiende un elemento de equipo de transporte:

- a) de carácter permanente, y por tanto, suficientemente resistente para permitir su empleo repetido;
- b) especialmente ideado para facilitar el transporte de mercancías, por uno o varios modos de transporte, sin manipulación intermedia de la carga;
- c) construido de manera que pueda sujetarse y/o manipularse fácilmente, con cantoneras para ese fin;
- d) de un tamaño tal que la superficie delimitada por las cuatro esquinas inferiores exteriores sea:

i) por lo menos 14 metros cuadrados (150 pies cuadrados) o

ii) por lo menos 7 metros cuadrados (75 pies cuadrados), si lleva cantoneras superiores.

El término "contenedor" no incluye los vehículos ni los embalajes; no obstante, incluye los contenedores transportados sobre chasis.

2. Por "cantoneras" se entiende un conjunto de aberturas y caras situadas en las esquinas superiores y/o inferiores del contenedor para su manipulación, apilamiento y/o sujeción.

3. Por "Administración" se entiende el Gobierno de la Parte Contratante bajo cuya responsabilidad son aprobados los contenedores.

4. El término "aprobado" significa aprobado por la Administración.

5. Por "aprobación" se entiende la decisión de una Administración por la que se declara que un determinado modelo de contenedor o un contenedor reúne las condiciones de seguridad previstas por el presente Convenio.

6. Por "transporte internacional" se entiende un transporte cuyos puntos de partida y destino están situados en el territorio de dos países de los que uno por lo menos es un país al que se aplica el presente Convenio. El presente Convenio se aplicará también cuando una parte de un transporte entre dos países se efectúe en el territorio de un país al que se aplica el presente Convenio.

7. Por "carga" se entienden los bienes, productos, mercancías y artículos de cualquier clase transportados en los contenedores.

8. Por "contenedor nuevo" se entiende un contenedor cuya construcción empezó en la fecha de entrada en vigor del presente Convenio o con posterioridad a ella.

9. Por "contenedor existente" se entiende un contenedor que no es nuevo.

10. Por "propietario" se entiende el propietario con arreglo al derecho nacional de la Parte Contratante o el arrendatario o depositario en caso de que éste, en virtud de un contrato con aquél, esté facultado para asumir la responsabilidad del propietario con respecto a la conservación y examen del contenedor.

11. Por "modelo de contenedor" se entiende el modelo aprobado por la Administración.

12. Por "contenedor de la serie" se entiende todo contenedor fabricado de conformidad con el modelo aprobado.

13. Por "prototipo" se entiende un contenedor representativo de los que se han fabricado o se fabricarán en serie según un modelo.

14. Por "peso bruto máximo de utilización" o "R" se entiende el peso máximo permitido del contenedor y su carga.

15. Por "tara" se entiende el peso del contenedor vacío, incluido el material auxiliar fijado al mismo con carácter permanente.

16. Por "carga útil máxima autorizada" o "P" se entiende la diferencia entre el peso bruto máximo de utilización y la tara.

Artículo III

Aplicación

1. El presente Convenio se aplica a los contenedores nuevos y existentes utilizados en el transporte internacional, con exclusión de los contenedores construidos especialmente para el transporte aéreo.

2. Todo contenedor nuevo será aprobado de conformidad con lo dispuesto en el anexo I para las pruebas por modelo o por unidades.

3. Todo contenedor existente será aprobado de conformidad con las disposiciones pertinentes del anexo I para la aprobación de los contenedores existentes, dentro de los cinco años siguientes a la fecha de entrada en vigor del presente Convenio.

Artículo IV

Prueba, inspección, aprobación y conservación

1. Para dar cumplimiento a las disposiciones del anexo I, cada Administración establecerá un procedimiento eficaz de prueba, inspección y aprobación de los contenedores, de conformidad con los criterios establecidos en el presente Convenio; no obstante, toda Administración podrá delegar la prueba, inspección y aprobación de los contenedores en organizaciones debidamente autorizadas por ella.

2. Toda Administración que delegue la prueba, inspección y aprobación en una organización informará al Secretario General de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (denominada en adelante "la Organización") para que lo comunique a las Partes Contratantes.

3. La solicitud de aprobación podrá dirigirse a la Administración de cualquier Parte Contratante.

4. Todo contenedor se conservará en condiciones de seguridad con arreglo a las disposiciones del anexo I.

5. Si un contenedor aprobado no se ajusta de hecho a las normas de los anexos I y II, la Administración pertinente tomará las medidas que considere necesarias para que el contenedor se ajuste a dichas normas o retirará la aprobación.

Artículo V

Reconocimiento de la aprobación

1. La aprobación concedida bajo la responsabilidad de una Parte Contratante con arreglo al presente Convenio será reconocida por las otras Partes Contratantes a todos los efectos previstos en el presente Convenio. Las otras Partes Contratantes le reconocerán la misma validez que si se tratara de una aprobación concedida por ellas.

2. Ninguna Parte Contratante impondrá otras normas o pruebas estructurales de seguridad respecto de los contenedores a que se refiere el presente Convenio; no obstante, ninguna disposición del presente Convenio impedirá que se apliquen las disposiciones de reglamentos o leyes nacionales o de acuerdos internacionales por los que se impongan normas o pruebas estructurales de seguridad suplementarias para los contenedores destinados especialmente al transporte de mercancías peligrosas, para las características exclusivas de los contenedores en que se transportan líquidos a granel o para los contenedores transportados por vía aérea. La expresión "mercancías peligrosas" tendrá el significado que le atribuyen los acuerdos internacionales.

Artículo VI

Control

1. Todo contenedor aprobado en virtud del artículo III estará sometido, en el territorio de las Partes Contratantes, al control de funcionarios debidamente autorizados por dichas Partes Contratantes. Este control se limitará a comprobar que el contenedor posee una placa válida de aprobación relativa a la seguridad, con arreglo a lo dispuesto en el presente Convenio, a menos que haya claras pruebas de que el estado del contenedor constituye un riesgo manifiesto para la seguridad. En tal caso el funcionario encargado del control lo ejercerá solamente en la medida que sea necesaria para cerciorarse de que el contenedor vuelve a estar en condiciones de seguridad antes de que continúe prestando servicio.

2. Cuando se compruebe que el contenedor no ofrece garantías de seguridad a causa de un defecto que pudiera haber existido en el momento de su aprobación, la Parte Contratante que descubrió el defecto informará a la Administración responsable de dicha aprobación.

Artículo VII

Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

1. El presente Convenio estará abierto a la firma de todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas o miembros de cualquiera de los organismos especializados o del Organismo Internacional de Energía Atómica, así como de todo Estado parte en el Estatuto de la Corte Internacional de Justicia y de cualquier otro Estado invitado por la Asamblea General de las Naciones Unidas a ser Parte en el presente Convenio de la manera siguiente: hasta el 15 de enero de 1973 en la Oficina de las Naciones Unidas en Ginebra y, después, desde el 1o. de febrero de 1973 hasta el 31 de diciembre de 1973 inclusive, en la sede de la Organización en Londres.

2. El presente Convenio estará sujeto a ratificación, aceptación o aprobación por parte de los Estados que lo firmen.

3. El presente Convenio quedará abierto a la adhesión de cualquiera de los Estados a que se refiere el párrafo 1.

4. Los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se depositarán en poder del Secretario General de la Organización (denominado en adelante "el Secretario General").

Artículo VIII

Entrada en vigor

1. El presente Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en que haya sido depositado el décimo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

2. Para cada Estado que ratifique, acepte o aprube el presente Convenio o se adhiera a él después de haber sido depositado el décimo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, el presente Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en que tal Estado haya depositado su instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

3. Todo Estado que llegue a ser Parte en el presente Convenio después de la entrada en vigor de una enmienda será considerado, de no haber manifestado una intención diferente:

a) Parte en el Convenio en su forma enmendada, y

b) Parte en el Convenio no enmendado con respeto a toda Parte en el Convenio que no esté obligada por la enmienda.

Artículo IX

Procedimiento para enmendar una o varias partes del presente Convenio

1. El presente Convenio podrá ser enmendado a petición de una Parte Contratante por cualquiera de los procedimientos especificados en el presente artículo.

2. Enmienda después de un examen en la Organización:

a) A petición de una Parte Contratante, toda enmienda propuesta por ella al presente Convenio será examinada en la Organización. Si es aprobada por una mayoría de dos tercios de los miembros presentes y votantes en el Comité de Seguridad Marítima de la Organización, en el que todas las Partes Contratantes habrán sido invitadas a participar y votar, esa enmienda será comunicada a todos los miembros de la Organización y a todas las Partes Contratantes por lo menos seis meses antes de su examen por la Asamblea de la Organización. Toda parte Contratante que no sea miembro de la Organización tendrá derecho a participar y a votar cuando la Asamblea examine la enmienda.

b) Si es aprobada por una mayoría de dos tercios de los miembros presentes y votantes en la Asamblea, y si esa mayoría comprende una mayoría de dos tercios de las Partes Contratantes presentes y votantes, la enmienda será comunicada por el Secretario General a todas las Partes Contratantes para su aceptación.

c) Esa enmienda entrará en vigor doce meses después de la fecha en que haya sido aceptada por los dos tercios de las Partes Contratantes. La enmienda entrará en vigor respecto de todas las Partes Contratantes, salvo aquellas que, antes de la entrada en vigor, declaren que no la aceptan.

3. Enmienda por una conferencia:

A petición de una Parte Contratante, y con el apoyo de un tercio, por lo menos, de las Partes Contratantes, el Secretario General convocará una conferencia a la cual serán invitados los Estados a que se refiere el artículo VII.

Artículo X

Procedimiento especial para enmendar los anexos

1. Toda enmienda a los anexos propuesta por una Parte Contratante será examinada en la Organización a solicitud de esa Parte.

2. Si es aprobada por una mayoría de dos tercios de los miembros presentes y votantes en el Comité de Seguridad Marítima de la Organización, en el que todas las Partes Contratantes habrán sido invitadas a participar y votar, y si esa mayoría comprende una mayoría de dos tercios de las Partes Contratantes presentes y votantes, la enmienda será comunicada por el Secretario General a todas las Partes Contratantes para su aceptación.

3. Esa enmienda entrará en vigor en una fecha que será determinada por el Comité de Seguridad Marítima en el momento de la aprobación, a menos que, en una fecha anterior determinada al mismo tiempo por el Comité de Seguridad Marítima, un quinto de las Partes Contratantes o cinco de ellas, si este número es menor, notifiquen al Secretario General que formulan objeciones a la enmienda. La fijación, por el Comité de Seguridad Marítima, de las fechas a que se refiere el presente párrafo se hará por mayoría de dos tercios de los miembros presentes y votantes, mayoría que deberá comprender una mayoría de dos tercios de las Partes Contratantes presentes y votantes.

4. Una vez que entre en vigor, toda enmienda sustituirá e invalidará, para todas las Partes Contratantes que no hayan formulado objeciones a ella, cualquier disposición anterior a que se refiera la enmienda; una objeción formulada por una Parte Contratante no tendrá fuerza obligatoria para las otras Partes Contratantes respecto de la aceptación de los contenedores a los que se aplica el presente Convenio.

5. El Secretario General transmitirá a todas las Partes Contratantes y a los miembros de la Organización toda solicitud y comunicación hechas en virtud del presente artículo y la fecha en que toda enmienda entre en vigor.

6. Si una enmienda propuesta a los anexos es examinada por el Comité de Seguridad Marítima y éste no la aprueba, cualquier Parte Contratante podrá solicitar la convocación de una conferencia a la que serán invitados los Estados a que se refiere el artículo VII. Una vez que se haya recibido de un tercio, por lo menos, de las otras Partes Contratantes una comunicación de aprobación, el Secretario General convocará tal conferencia para examinar las enmiendas a los anexos.

Artículo XI

Denuncia

1. Toda Parte Contratante podrá denunciar el presente Convenio depositando un instrumento en poder del Secretario General. La denuncia surtirá efecto un año después de la fecha en que ese instrumento se haya depositado en poder del Secretario General.

2. Toda Parte Contratante que haya comunicado una objeción a una enmienda a los anexos podrá denunciar el presente Convenio y la denuncia surtirá efecto en la fecha de entrada en vigor de esa enmienda.

Artículo XII

Terminación

El presente Convenio dejará de estar en vigor si el número de Partes Contratantes es inferior a cinco durante un período de doce meses consecutivos.

Artículo XIII

Solución de controversias

1. Toda controversia entre dos o más Partes Contratantes relativa a la interpretación o a la aplicación del presente Convenio que no pueda resolverse por negociación u otros medios de arreglo será remitida, a solicitud de una de esas Partes, a un tribunal de arbitraje, el cual se constituirá del modo siguiente: cada parte en la controversia designará un árbitro, y los dos árbitros así designados designarán un tercero, que desempeñará las funciones de presidente. Si, dentro de los tres meses siguientes a la fecha en que se haya recibido una solicitud, alguna de las partes no designa árbitro o si los árbitros no pueden elegir presidente, cualquiera de esas partes podrá pedir al Secretario General que designe al árbitro o al presidente del tribunal de arbitraje.

2. La decisión del tribunal de arbitraje establecido de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1 tendrá fuerza obligatoria para las partes en la controversia.

3. El tribunal de arbitraje determinará su propio reglamento.

4. Las decisiones del tribunal de arbitraje tanto sobre el procedimiento y el lugar de reunión como sobre cualquier controversia que se le someta se tomarán por mayoría.

5. Cualquier diferencia que surja entre las partes en la controversia sobre la interpretación y ejecución del laudo podrá ser sometida por cualquiera de ellas a la decisión del tribunal que lo haya dictado.

Artículo XIV

Reservas

1. Las reservas al presente Convenio estarán autorizadas, salvo las que se refieran a las disposiciones de los artículos I a VI, del artículo XIII y del presente artículo, así como a las contenidas en los anexos, a condición de que tales reservas se comuniquen por escrito y que, si lo son antes de depositarse el instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, se confirmen en ese instrumento. El Secretario General comunicará esas reservas a todos los Estados a que se refiere el artículo VII.

2. Toda reserva comunicada de conformidad con el párrafo 1:

a) Modificará con respecto a la Parte Contratante autora de la reserva las disposiciones del presente Convenio a que se refiera la reserva en la medida determinada por ésta, y

b) Modificará, en la misma medida, esas disposiciones en los que respecta a las otras Partes Contratantes en sus relaciones con la Parte Contratante autora de la reserva.

3. Toda Parte Contratante que haya comunicado una reserva con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1 podrá retirarla en cualquier momento mediante notificación dirigida al Secretario General.

Artículo XV

Notificación

El Secretario General, además de las notificaciones y comunicaciones dispuestas en los artículos IX, X y XIV, notificará a todos los Estados a que se refiere el artículo VII lo siguiente:

a) Las firmas, ratificaciones, aceptaciones, aprobaciones y adhesiones conforme al artículo VII;

b) Las fechas de entrada en vigor del presente Convenio conforme al artículo VIII;

c) La fecha de entrada en vigor de las enmiendas al presente Convenio conforme a los artículos IX y X;

d) Las denuncias conforme al artículo XI;

e) La terminación del presente Convenio conforme al artículo XII.

Artículo XVI

Textos auténticos

El original del presente Convenio, cuyos textos en chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos, se depositará en poder del Secretario General, el cual remitirá copias certificadas auténticas del mismo a todos los Estados a que se refiere el artículo VII.

EN FE DE LO CUAL, los plenipotenciarios infrascritos, debidamente autorizados para ello por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Convenio.

HECHO en Ginebra el segundo día del mes de diciembre del año mil novecientos setenta y dos.

ANEXO I

REGLAS PARA LA PRUEBA, INSPECCION, APROBACION Y CONSERVACION DE LOS CONTENEDORES

CAPITULO I-REGLAS COMUNES A TODOS LOS SISTEMAS DE APROBACION

Regla 1

Placa de aprobación relativa a la seguridad

1. En todo contenedor aprobado se fijará con carácter permanente, en un lugar bien visible, al lado de cualquier otra placa de aprobación expedida con fines oficiales y donde no pueda dañarse con facilidad, una placa de aprobación relativa a la seguridad que reúna las características indicadas en el apéndice del presente anexo.

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

"APROBACION DE SEGURIDAD CSC"

País de aprobación y referencia de aprobación

Fecha (mes y año) de fabricación

Número de identificación del fabricante del contenedor o, en el caso de los contenedores existentes respecto de los cuales no se conozca este número, el número asignado por la Administración

Peso bruto máximo de utilización (kilogramos y libras)

Peso de apilamiento autorizado para 1,8 g (kilogramos y libras).

Carga utilizada para la prueba de rigidez transversal (kilogramos y libras).

b) Se reservará en la placa un espacio en blanco para la inserción de los factores de resistencia de las paredes extremas y/o laterales, de conformidad con el párrafo 3 de la regla 1 y las pruebas 6 y 7 del anexo II. Se reservará también en la placa un espacio en blanco para las fechas (mes y año) del primer examen de conservación y los exámenes subsiguientes, si se utiliza la placa con tal fin.

3. Cuando la Administración considere que un contenedor nuevo cumple los requisitos del presente Convenio respecto de la seguridad y cuando el factor de resistencia de las paredes extremas y/o laterales

deba ser mayor o menor que el prescrito en el anexo II, este factor se indicará en la placa de aprobación relativa a la seguridad.

4. La presencia de la placa de aprobación relativa a la seguridad no excluye la necesidad de colocar las marcas y otras indicaciones que puedan exigir otros reglamentos en vigor.

Regla 2

Conservación

1. El propietario del contenedor cuidará de conservarlo en condiciones de seguridad.

2. El propietario de un contenedor aprobado examinará o hará que se examine el contenedor de conformidad con el procedimiento prescrito o aprobado por la Parte Contratante interesada, a intervalos apropiados según las condiciones de utilización. La fecha (mes y año) de expiración del plazo dentro del cual haya de someterse un contenedor nuevo a su primer examen deberá ir marcada en la placa de aprobación relativa a la seguridad.

3. La fecha (mes y año) de expiración del plazo dentro del cual el contenedor haya de someterse a nuevo examen deberá ir marcada claramente en éste, en la placa de aprobación relativa a la seguridad o lo más cerca posible de ella y de manera aceptable para la Parte Contratante que haya prescrito o aprobado el procedimiento correspondiente de conservación.

4. El intervalo entre la fecha de fabricación y la fecha del primer examen no deberá exceder cinco años. Los exámenes subsiguientes de contenedores nuevos y los reexámenes de contenedores existentes se efectuarán a intervalos que no excedan veinticuatro meses. En todos los exámenes se determinará si el contenedor tiene algún defecto que puede entrañar un riesgo para cualquier persona.

5. A los efectos de la presente regla, "la Parte Contratante interesada" es la Parte Contratante en cuyo territorio está domiciliado o tiene su oficina principal el propietario.

CAPITULO II-REGLAS PARA LA APROBACION DE CONTENEDORES NUEVOS POR MODELO

Regla 3

Aprobación de contenedores nuevos

Todos los contenedores nuevos para obtener la aprobación en materia de seguridad en virtud del presente Convenio, deberán ajustarse a las normas establecidas en el anexo II.

Regla 4

Aprobación por modelo

Cuando se solicite la aprobación de contenedores, la Administración examinará los planos y asistirá a pruebas de prototipo con el fin de cerciorarse de que los contenedores se ajustarán a las normas

establecidas en el anexo II. Una vez cerciorada de ello, la Administración notificará por escrito al solicitante que el contenedor cumple los requisitos del presente Convenio y esta notificación autorizará al fabricante para colocar la placa de aprobación relativa a la seguridad en cada uno de los contenedores de la serie.

Regla 5

Disposiciones para la aprobación por modelo

1. Cuando los contenedores vayan a fabricarse en serie, la solicitud de aprobación por modelo deberá dirigirse a la Administración acompañada de planos, de las características del modelo de contenedor que se somete a la aprobación y de los demás datos que exija la Administración.

2. El solicitante indicará los símbolos de identificación que el fabricante asignará al modelo de contenedor a que se refiera la solicitud de aprobación.

3. La solicitud también irá acompañada de una declaración del fabricante en la que éste se comprometa a:

a) presentar a la Administración todo contenedor que ésta desee examinar del modelo de que se trate;

b) comunicar de antemano a la Administración cualesquiera modificaciones que se proponga introducir en el diseño o las características y aguardar su aprobación antes de colocar en los contenedores la placa de aprobación relativa a la seguridad;

c) colocar la placa de aprobación relativa a la seguridad en cada contenedor de la serie y no en otros;

d) llevar un registro de los contenedores fabricados según el modelo aprobado. Este registro contendrá los números de identificación del fabricante, las fechas de entrega y los nombres y direcciones de los clientes a los que se entregan los contenedores.

4. La Administración podrá conceder su aprobación a los contenedores que constituyen una modificación de un modelo aprobado cuando considere que las modificaciones introducidas no influyen en la validez de las pruebas realizadas para la aprobación del modelo de que se trate.

5. La Administración no autorizará al fabricante para colocar la placa de aprobación relativa a la seguridad fundándose en la aprobación por modelo, a menos que tenga la certeza de que el fabricante ha establecido un sistema de control interno de la producción para asegurar que los contenedores fabricados se ajusten al prototipo aprobado.

Regla 6

Examen durante la fabricación

Con el fin de garantizar que los contenedores de la misma serie se fabrican según el modelo aprobado, la Administración examinará o aprobará tantas unidades como considere necesarias, en cualquier etapa de la producción de la serie de que se trate.

Regla 7

Comunicación a la Administración

Antes de iniciar la producción de cada nueva serie de contenedores que deben fabricarse conforme a un modelo aprobado, el fabricante deberá comunicarlo a la Administración.

CAPITULO III-REGLAS PARA LA APROBACION DE CONTENEDORES NUEVOS POR UNIDADES

Regla 8

Aprobación de contenedores por unidades

La Administración podrá conceder la aprobación de contenedores por unidades cuando se haya cerciorado, después de proceder al examen y de asistir a las pruebas, de que el contenedor cumple las normas del presente Convenio; en tal caso, la Administración notificará por escrito la aprobación al solicitante y tal notificación autorizará a éste a colocar sobre el contenedor la placa de aprobación relativa a la seguridad.

CAPITULO IV-REGLAS PARA LA APROBACION DE LOS CONTENEDORES EXISTENTES

Regla 9

Aprobación de los contenedores existentes

1. Cuando, dentro de los cinco años siguientes a la fecha de entrada en vigor del presente Convenio, el propietario de un contenedor existente presente los datos siguientes a una Administración:

a) fecha y lugar de fabricación;

b) número de identificación asignado por el fabricante al contenedor, cuando lo haya;

c) peso bruto máximo de utilización;

d) i) prueba de que el modelo de contenedor ha sido utilizado en condiciones de seguridad en el transporte marítimo y/o interior durante un período de dos años como mínimo, o

ii) prueba, que la Administración estime satisfactorio, de que el contenedor ha sido fabricado con arreglo a un modelo que, sometido a prueba, ha resultado conforme a las condiciones técnicas establecidas en el anexo II, exceptuadas las relativas a las pruebas de resistencia de las paredes extremas y de las paredes laterales, o

iii) prueba de que el contenedor ha sido fabricado de conformidad con normas que, a juicio de la Administración, equivalen a las condiciones técnicas establecidas en el anexo II, exceptuadas las relativas a las pruebas de resistencia de las paredes extremas y de las paredes laterales;

e) peso de apilamiento autorizado para 1,8 g (kilogramos y libras); y

f) cualesquiera otros datos necesarios para obtener la placa de aprobación relativa a la seguridad;

la Administración, previa investigación, notificará por escrito al propietario si se ha concedido la aprobación; en caso afirmativo, esta notificación autorizará al propietario a colocar la placa de aprobación relativa a la seguridad, previo examen del contenedor efectuado de conformidad con la regla 2.

2. Los contenedores existentes que no reúnan las condiciones necesarias para su aprobación en virtud del párrafo I podrán presentarse para aprobación según lo dispuesto en los capítulos II y III del presente anexo. En el caso de tales contenedores no se aplicarán los requisitos del anexo II relativos a las pruebas de resistencia de las paredes extremas y de las paredes laterales. Cuando la Administración tenga pruebas de que esos contenedores han estado en servicio, podrá eximir del cumplimiento de los requisitos relativos a la presentación de planos y la realización de pruebas, exceptuadas las de izada y de resistencia del piso, según juzgue apropiado.

APENDICE

La placa de aprobación relativa a la seguridad, conforme al modelo que se produce a continuación, será una placa permanente, incorrosible, incombustible y de forma rectangular que mida no menos de 200 mm por 100 mm. En la superficie de la placa se estamparán, grabarán en relieve o indicarán de cualquier otro modo permanente y legible las palabras "Aprobación de seguridad CSC" con letras que tengan como mínimo una altura de 8 mm, así como todas las demás palabras y números, que deberán tener una altura mínima de 5 mm.

APROBACION DE SEGURIDAD CSC

1..... [GB. L/49/2/7/75]

2..... FECHA DE FABRICACION.....

3..... NUMERO DE IDENTIFICACION.....

4..... PESO BRUTO MAXIMO.....Kg.....ib

> 1

5..... PESO DE APILAMIENTO AUTORIZADO | 0

PARA 1.8 g.....kg.....ib | 0

6..... CARGA UTILIZADA PARA LA PRUEBA DE RIGIFEZ.....kg..... ib |

| m

7..... | m

|

8..... |

|

9.....

> 200 mm

1. País de aprobación y referencia de aprobación en la forma indicada en el ejemplo de la línea 1. (El país de aprobación debe indicarse por medio del signo distintivo utilizado para indicar el país de matriculación de los vehículos de motor en el tráfico internacional por carretera.)

2. Fecha (mes y año) de fabricación.

3. Número de identificación del fabricante del contenedor o, en el caso de los contenedores existentes cuyo número no se conozca, el número asignado por la Administración.

4. Peso bruto máximo de utilización (kilogramos y libras).

5. Peso de apilamiento autorizado para 1,8 g (kilogramos y libras).

6. Carga utilizada para la prueba de rigidez transversal (kilogramos y libras).

7. La resistencia de las paredes extremas sólo debe indicarse en la placa si las paredes extremas están proyectadas para resistir un peso inferior o superior a 0,4 veces la carga útil máxima autorizada, es decir 0,4 P.

8. La resistencia de las paredes laterales sólo debe indicarse en la placa si las paredes laterales están proyectadas para resistir un peso inferior o superior a 0,6 veces la carga útil máxima autorizada, es decir 0,6 P.

9. Fecha (mes y año) del primer examen de conservación para los contenedores nuevos y fechas (mes y año) de los exámenes de conservación subsiguientes si se utiliza la placa con tal fin.

ANEXO II

NORMAS Y PRUEBAS ESTRUCTURALES DE SEGURIDAD

Introducción

En las disposiciones del presente anexo queda implícito que en todas las fases de la utilización de los contenedores los esfuerzos resultantes de los movimientos, de la colocación, del apilamiento y del peso del contenedor cargado, así como las fuerzas exteriores, no excederán la resistencia para la que fue proyectado el contenedor. En particular, se da por supuesto que:

CARGAS DE PRUEBA Y FUERZAS APLICADAS

PROCEDIMIENTOS DE PRUEBA

a) el contenedor se fijará de manera que no esté sometido a fuerzas superiores a aquellas para las que fue proyectado;

b) la carga en el interior del contenedor se estibarà con arreglo a los usos recomendados en el ramo, de manera que no imponga al contenedor fuerzas superiores a aquellas para las que fue proyectado.

Construcción

1. Se considerará que un contenedor reúne las condiciones de seguridad exigidas si está hecho de cualquier material adecuado y supera satisfactoriamente las pruebas que se indican a continuación sin sufrir deformaciones ni anomalías permanentes que impidan su utilización para el fin al que está destinado.

2. Las dimensiones, la colocación y las tolerancias correspondientes de las cantoneras se comprobarán teniendo en cuenta los sistemas de izada y sujeción que se utilicen.

3. Si el contenedor lleva cantoneras especiales que deben utilizarse únicamente cuando esté vacío, esta restricción deberá constar sobre el contenedor.

Cargas de prueba y procedimientos de prueba

Cuando lo permita el diseño del contenedor, las cargas de prueba y los procedimientos de prueba que se indican a continuación se aplicarán a todas las clases de contenedores que se sometan a prueba:

1. IZADA

El contenedor, con la CARGA INTERIOR prescrita, se izará de tal manera que no se aplique ninguna fuerza de aceleración significativa. Una vez izado, el contenedor quedará suspendido o apoyado durante cinco minutos y luego se bajará hasta el suelo.

A. IZADA POR LAS CANTONERAS

Carga interior: i) Izada por las cantoneras superiores:

Carga repartida de A los contenedores que tengan más de modo uniforme; el 3.000 mm (10 pies) (aproximadamente)

peso combinado del de longitud, se aplicará fuerzas de contenedor y la izada verticales, en las cuatro

carga de prueba cantoneras superiores.

deberá ser igual a

2 R. A los contenedores que tengan como

máximo 3.000 mm (10 pies)

(aproximadamente) de longitud, se

aplicarán fuerzas de izada en las

cuatro cantoneras superiores, de tal

manera que cada dispositivo de izada

forme con la vertical un ángulo de

30°.

Fuerzas aplicadas ii) Izada por las cantoneras

externamente: inferiores:

Las que permitan izar Se aplicarán a los contenedores el peso combinado de fuerzas de izada de tal manera que los

2 R del modo dispositivos de izada se sujeten prescrito (véase únicamente a las cantoneras PROCEDIMIENTOS DE inferiores. Las fuerzas de izada

PRUEBA). deberán formar con la horizontal

ángulos de:

30° para los contenedores de 12.000

mm (40 pies) (aproximadamente) de

longitud o más;

37° para los contenedores de 9.000 mm

(30 pies) (aproximadamente) y menos de

12.000 mm (40 pies) (aproximadamente);

45° para los contenedores de 6.000

mm. (20 pies) (aproximadamente) y

menos de 9.000 mm (30 pies)

(aproximadamente);

60° para los contenedores de menos de

6.000 mm (20 pies) (aproximadamente).

CARGAS DE PRUEBA Y PROCEDIMIENTOS DE PRUEBA

FUERZAS APLICADAS

B) IZADA POR CUALESQUIERA OTROS METODOS ADICIONALES

Carga interior: i) Izada por los huecos de entrada de

las horquillas:

Carga repartida de El contenedor será colocado en barras modo uniforme; el que se encuentren en el mismo plano

peso combinado del horizontal, centrando una barra dentro

contenedor y la carga de cada uno de los huecos de entrada

de prueba deberá ser de las horquillas que se utilicen para

igual a 1,25 R. izar los contenedores cargados. Las

barras tendrán la misma anchura que

Fuerzas aplicadas las horquillas hasta el 75% de la

externamente: longitud del hueco.

Las que permitan izar ii) Izada por los puntos de aplicación

el peso combinado de los brazos prensores:

1,25 R del modo

prescrito (véase El contenedor se colocará sobre unos PROCEDIMIENTOS DE soportes en el mismo plano horizontal,

PRUEBA) colocándose un soporte debajo de cada

tendrán el punto de aplicación de los brazos Carga interior: prensores. Los soportes

mismo tamaño que la superficie de

Carga repartida de izada de los brazos prensores que se

modo uniforme; el vayan a utilizar.

peso combinado del
contenedor y la iii) Otros métodos:
carga de prueba Si los contenedores van a ser izados,
deberá ser igual a una vez cargados, por cualquier método 1,25 R. no mencionado en los
epígrafes A o B

i) y ii), serán también sometidos a

Fuerzas aplicadas a pruebas con una CARGA INTERIOR
externamente: y unas FUERZAS APLICADAS EXTERNAMENTE
que representen las aceleraciones

Las que permitan propias de dicho método.

izar el peso

combinado de 1,25

R del modo

prescrito (véase

PROCEDIMIENTO DE

PRUEBA)

2. APILAMIENTO

1. Cuando, en condiciones de transporte internacional, las fuerzas máximas de aceleración vertical se aparten significativamente de 1,8 g y cuando conste clara y efectivamente que el contenedor está limitado a esas condiciones de transporte, se podrá variar la carga de apilamiento en la correspondiente proporción de las fuerzas de aceleración.

2. Efectuada esta prueba con éxito, el contenedor será declarado apto para un peso de apilamiento estático superpuesto que deberá indicarse en la placa de aprobación relativa a la seguridad frente a las palabras "Peso de apilamiento autorizado para 1,8 g (kilogramos y libras)".

Carga interior:

Carga repartida de El contenedor, con la CARGA INTERIOR

modo uniforme; el prescrita, se colocará sobre cuatro peso combinado del soportes a nivel, que a su vez estarán

contenedor y la apoyados sobre una superficie

carga de prueba horizontal rígida, bajo cada una de deberá ser igual las cantoneras inferiores o

a 1,8 R. estructuras de esquina equivalentes.

Los soportes estarán centrados bajo

las cantoneras y tendrán

aproximadamente las mismas dimensiones

planas que las cantoneras:

CARGAS DE PRUEBA Y

FUERZAS APLICADAS PROCEDIMIENTOS DE PRUEBA

Fuerzas aplicadas

externamente:

Las que sometan a Cada FUERZA APLICADA EXTERNAMENTE se

cada una de las aplicará a cada una de las cantoneras

cuatro cantoneras mediante una cantonera de prueba que

superiores a una corresponda con aquélla o mediante fuerza vertical un soporte de las mismas dimensiones

descendente igual planas. El soporte o cantonera de

a 1/4 X 1,8 x la prueba se desviará, en relación con

carga de apilamiento la cantonera superior del contenedor,
estática superpuesta 25 mm (1 pulgada) en sentido lateral
autorizada. y 38 mm (1,5 pulgadas) en sentido
longitudinal.

3. CARGAS CONCENTRADAS a) SOBRE EL TECHO

Ninguna.

Fuerzas aplicadas externamente:

Carga concentrada de Las FUERZAS APLICADAS EXTERNAMENTE

300 Kg (660 libras) se aplicarán verticalmente y en repartida de modo sentido descendente a la superficie

uniforme sobre una exterior de la parte más débil del superficie de 600 mm contenedor.

x 300 mm (24 pulgadas

x 12 pulgadas).

3. CARGAS CONCENTRADAS b) SOBRE EL PISO

Carga interior:

Dos cargas concentradas de La prueba se hará con el

2.730 Kg (6.000 libras) contenedor apoyado en cuatro

cada una, que se aplicarán esquinas inferiores de manera

al piso del contenedor tal que la base del contene-

sobre una superficie de dor un dispositivo que pru-

contacto de 142 cm² (22 pul- ba que estará cargado con un

gadas cuadradas). peso de 5.460 (12.000 libras)

es decir, 2.730 Kg (6.000 libras) sobre cada una de las dos caras, cuya superficie de contacto total, una vez aplicado el mencionado peso, será de 284 cm² (44 pulgadas cuadradas), o sea, 142 cm² (22 pulgadas cuadradas) en cada cara; las caras tendrán una anchura de 180 mm (7 pulgadas) y distarán entre sí 760 mm (30 pulgadas) de centro a centro.

4. RIGIDEZ TRANSVERSAL

Fuerzas aplicadas externamente:

Ninguna.

Carga interior:

Ninguna El contenedor vacío se colocará sobre cuatro soportes a nivel

debajo de cada esquina inferior
y se sujetará de manera que se
impida el movimiento lateral y
vertical por medio de disposi -
tivos de anclaje dispuestos de-
modo que la sujeción lateral só-
lo afecte a las esquinas inferi-
ores diagonalmente opuestas a a-
quellas a las que se aplican las
fuerzas.

CARGAS DE PRUEBA Y

FUERZAS APLICADAS PROCEDIMIENTOS DE PRUEBA

Fuerzas aplicadas

externamente:

Las que ejerzan una presión La FUERZA APLICADA EXTERNAMENTE

lateral sobre estructuras se aplicará bien separadamente extremas del contenedor. bien
simultáneamente, a cada Tales fuerzas serán iguales una de las cantoneras

a aquellas para las que fue superiores de un lado del

proyectado el contenedor. contenedor en líneas paralelas

a la base y a los planos de las

extremidades del contenedor. Se

aplicarán las fuerzas primero
hacia las cantoneras superiores
y luego en sentido contrario.
Cuando se trate de contenedores
en los que cada extremidad es
simétrica con relación a su eje
vertical, bastará probar
únicamente un lado, pero cuando
las extremidades sean
asimétricas, se someterán a
prueba los dos lados de los
contenedores.

5. RESISTENCIA LONGITUDINAL (PRUEBA ESTÁTICA)

Al proyectar y construir los contenedores ha de tenerse en cuenta que, cuando son acarreados por modos de transporte interior, pueden ser sometidos a aceleraciones de 2 g aplicadas horizontalmente en sentido longitudinal.

Carga interior:

Carga repartida de modo El contenedor, con la CARGA

uniforme; el peso INTERIOR prescrita, se fijará

combinado del contenedor longitudinalmente a puntos de

y la carga de prueba anclaje adecuados por las dos

deberá ser igual al peso cantoneras inferiores o

bruto máximo de estructuras de esquina

utilización, R. equivalentes de una extremidad.

Fuerzas aplicadas externamente:

las que sometan a cada Las FUERZAS APLICADAS EXTERNAMENTE

lado del contenedor a se aplicarán primero hacia los

fuerzas longitudinales puntos de anclaje y luego en

de compresión y sentido contrario. Se someterá a

tensión de magnitud prueba cada lado del contenedor.

R, es decir, una

fuerza combinada de

2 R sobre toda la

base del contenedor.

6. PAREDES EXTREMAS

Las paredes extremas deberán resistir una carga no inferior a 0,4 veces la carga útil máxima autorizada. No obstante, si las paredes extremas están proyectadas para resistir una carga inferior o superior a 0,4 veces la carga útil máxima autorizada, deberá indicarse ese factor de resistencia en la placa de aprobación relativa a la seguridad, de conformidad con la regla 1 del anexo 1.

Carga interior:

La que someta la superficie La CARGA INTERIOR prescrita se

interior de la pared aplicará de la manera

extrema a una carga siguiente: se someterán a uniformemente repartida prueba ambas extremidades del

de 0,4 P o cualquier otra contenedor, pero cuando éstas

carga para la que fue sean idénticas sólo será proyectado el contenedor. necesario someter a prueba

una de ellas. Las paredes extremas de los contenedores que no tengan lados abiertos o puertas laterales podrán someterse a prueba por separado o simultáneamente.

Las paredes extremas de los contenedores que tengan lados abiertos o puertas laterales deberán someterse a prueba por separado. Cuando las extremidades se sometan a prueba por separado las reacciones a las fuerzas aplicadas a la pared extrema se limitarán a la base del contenedor.

Fuerzas aplicadas

externamente:

Ninguna.

7. PAREDES LATERALES

Las paredes laterales deberán resistir una carga no inferior a 0,6 veces la carga útil máxima autorizada. No obstante, si las paredes laterales están proyectadas para resistir una carga inferior o superior a 0,6 veces la carga útil máxima autorizada, deberá indicarse ese factor de resistencia en la placa de aprobación relativa a la seguridad, de conformidad con la regla 1 del anexo 1.

Carga Inferior:

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

La CARGA INTERIOR prescrita se aplicará a prueba ambobos lados del contenedor, pero cuando éstos sean idénticos sólo será necesario someter a prueba uno de --

ellos. Las paredes laterales a prueba por separado y las reacciones a la carga interior se limitarán a las cantoneras o estructuras equivalentes. Sólo se someterán a prueba los contenedores de techo abierto en las condiciones de utilización

para las que fueron proyec-
tados; por ejemplo, con los
elementos superiores amovi-
viles colocados.

Fuerzas aplicadas externamente:

Ninguna.

ENMIENDAS DE 1981 AL ANEXO I DEL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS CONTENEDORES (CSC)

CAPITULO I

Regla 2

Enmiéndese el epígrafe de la Regla 2 de modo que diga: "Conservación y examen".

En la quinta línea del párrafo 3 sustitúyase la palabra "conservación" por "examen".

Al final del párrafo 4 añádase el siguiente texto:

"Como disposición transitoria, el cumplimiento de cualesquiera prescripciones relativas al marcado, en los contenedores, de la fecha del primer examen en el caso de contenedores, nuevos o del reexamen de contenedores nuevos a los que se aplique la Regla 10, y de contenedores existentes, se aplazará hasta el 1 de enero de 1987. No obstante, la Administración podrá establecer prescripciones más rigurosas para los contenedores de sus propios propietarios (súbditos suyos)".

Al final del párrafo 5 añádase el siguiente texto:

"No obstante, el propietario, en el caso de que esté domiciliado o tenga su oficina principal en un país cuyo Gobierno no haya adoptado todavía disposiciones para prescribir o aprobar un procedimiento de examen, y hasta que se hayan adoptado esas disposiciones, podrá hacer uso del procedimiento prescrito o aprobado por la Administración de una Parte Contratante que esté dispuesta a actuar como "Parte Contratante interesada". El propietario satisfará las condiciones que para hacer uso de tales procedimientos estipule la Administración de que se trate".

CAPITULO IV

Enmiéndese el epígrafe de modo que diga:

"REGLAS PARA LA APROBACION DE LOS CONTENEDORES EXISTENTES Y DE LOS CONTENEDORES NUEVOS NO APROBADOS AL TIEMPO DE SU FABRICACION".

Regla 9

Al final del párrafo 1 añádase lo siguiente:

"El examen de dicho contenedor y la colocación de éste de la placa de aprobación relativa a la seguridad se realizarán a más tardar el 1 de enero de 1985".

Intercálese una nueva Regla 10 que diga lo siguiente:

"Regla 10

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

Si el 6 de septiembre de 1982, o antes de esta fecha, el propietario de un contenedor nuevo que no hubiere sido aprobado al tiempo de su fabricación presenta los datos siguientes a una Administración:

- a) fecha y lugar de fabricación;
- b) número de identificación asignado por el fabricante al contenedor, cuando lo haya;
- c) peso bruto máximo de utilización;
- d) prueba, que la Administración estime satisfactoria, de que el contenedor ha sido fabricado con arreglo a un modelo que, sometido a prueba, ha resultado conforme a las condiciones técnicas establecidas en el Anexo II;
- e) pesa de apilamiento autorizado para 1,8 g (kilogramos y libras); y
- f) cualesquiera otros datos necesarios para obtener la placa de aprobación relativa a la seguridad, la Administración, previa investigación, podrá aprobar el contenedor no obstante lo dispuesto en el capítulo II. Cuando se conceda la aprobación, ésta le será notificada al propietario por escrito y la notificación autorizará al propietario a colocar la placa de aprobación relativa a la seguridad, previo examen del contenedor efectuado de conformidad con la Regla 2. El examen del contenedor y la colocación en éste de la placa de aprobación relativa a la seguridad se realizarán a más tardar el 1 de enero de 1985".

ENMIENDAS DE 1983 A LOS ANEXOS I Y II DEL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS CONTENEDORES (CSC)

1 MARCAS INDICADORAS DEL PESO BRUTO MAXIMO DEL CONTENEDOR ANEXO I, REGLA 1, párrafo 1

Placa de aprobación relativa a la seguridad

El párrafo 1 actual pasa a ser 1 a), y se añaden los dos párrafos siguientes:

"b) Toda marca indicadora del peso bruto máximo que se coloque en un contenedor cuya construcción comience el 1 de enero de 1984 o posteriormente, se ajustará a la información correspondiente al peso bruto máximo que figure en la placa de aprobación relativa a la seguridad.

c) toda marca indicadora del peso bruto máximo que se coloque en un contenedor cuya construcción haya comenzado antes del 1 de enero de 1984, quedará a justada a la información correspondiente al peso bruto máximo que figure en la placa de aprobación relativa a la seguridad, a más tardar el 1 de enero de 1989."

2 MARCAS PARA LA MANIPULACION DE CONTENEDORES VACIOS

En el Anexo II, suprimase el párrafo 3 que figura bajo el encabezamiento "Construcción".

3 PRUEBA DE APILAMIENTO PARA CONTENEDORES-TANQUE ANEXO II, PRUEBA No. 2, "APILAMIENTO"

Bajo el encabezamiento "Carga interior" y a continuación de las palabras "...igual a 1,8R." añádase la frase siguiente:

"Los contenedores-tanque podrán someterse a prueba en estado de tara".

4 RESISTENCIA LONGITUDINAL (PRUEBA ESTÁTICA) PARA CONTENEDORES-TANQUE ANEXO II, PRUEBA No. 5

Bajo el encabezamiento "Carga interior" y a continuación de las palabras "...peso bruto máximo de utilización, R.", añádase la frase siguiente: "En el caso de un contenedor-tanque, cuando el peso de la carga interior más la tara sea inferior al peso bruto máximo, R, se aplicará una carga suplementaria al contenedor."

5 PROGRAMA APROBADO DE EXAMENES CONTINUOS ANEXO 1, REGLA 2

Sustitúyanse los párrafos 2, 3 y 4 actuales por los siguientes:

"2 a) El propietario de un contenedor aprobado examinará o hará que se examine el contenedor de conformidad con el procedimiento prescrito o aprobado por la Parte Contratante interesada, a intervalos apropiados según las condiciones de utilización.

b) La fecha (mes y año) de expiración del plazo dentro del cual haya de someterse un contenedor nuevo a su primer examen deberá ir marcada en la placa de aprobación relativa a la seguridad.

c) La fecha (mes y año) (continúa con el mismo texto que en el párrafo 3 supra).

d) (Como en el párrafo 4 anterior, excepto que en lugar de "24 meses" debe decir "30 meses").

3 a) En lugar de lo dispuesto en el párrafo 2, la Parte Contratante interesada podrá aprobar un programa de exámenes continuos si, vistas las pruebas aportadas por el propietario, queda convencida de que dicho programa ofrece un grado de integridad no inferior al estipulado en el párrafo 2 supra.

b) A fin de indicar que el contenedor se utiliza ajustado a un programa aprobado de exámenes continuos, se colocará en el contenedor, sobre la placa de aprobación relativa a la seguridad o lo más cerca posible de ella, una marca con la sigla "ACEP" y una identificación de la Parte Contratante que haya aprobado el programa.

c) En todos los exámenes realizados con arreglo a tal programa se determinará si el contenedor tiene algún defecto que pueda entrañar un riesgo para cualquier persona. Estos exámenes se realizarán cuando se efectúen reparaciones importantes o renovaciones, o al comenzar o finalizar un periodo de alquiler, y en todo caso al menos una vez cada 30 meses.

d) Como disposición transitoria, el cumplimiento de cualesquiera prescripciones relativas a la marca indicadora de que el contenedor se utiliza ajustado a un programa aprobado de exámenes continuos se aplazará hasta el 1 de enero de 1987. No obstante, la Administración podrá establecer prescripciones más rigurosas para los contenedores pertenecientes a sus propios propietarios (súbditos suyos)."

El párrafo 5 actual pasa a ser el párrafo 4.

La presente es copia fiel y completa en español del Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores (CSC), adoptado en la ciudad de Ginebra, Suiza, el día dos del mes de diciembre del año de mil novecientos setenta y dos y de sus Enmiendas, aprobadas el día dos del mes de abril del año de mil novecientos ochenta y uno y el día trece del mes de junio del año de mil novecientos ochenta y tres, respectivamente.

Extiendo la presente, en treinta páginas útiles, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los veintisiete días del mes de junio del año de mil novecientos ochenta y nueve, a fin de incorporarla al Decreto de Promulgación respectivo.- El Subsecretario de Relaciones Exteriores, Emb. Andrés Rozental.- Rúbrica.

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

ACUERDO por el que se dan a conocer las enmiendas a los anexos del Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores, 1972.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Relaciones Exteriores.

JOSÉ ANTONIO MEADE KURIBREÑA y GERARDO RUIZ ESPARZA, Secretarios de Relaciones Exteriores y de Comunicaciones y Transportes, respectivamente, con fundamento en lo dispuesto por los Artículos 12, 28 fracciones I y XII y 36 fracciones I, XIV, XVI, XVII, XXVI, XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 4° de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 2° y 3° fracción III de la Ley del Diario Oficial de la Federación y Gacetas Gubernamentales; 7° del Reglamento Interior de la Secretaría de Relaciones Exteriores, y 4° primer párrafo y 5° del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y

CONSIDERANDO

Que el 2 de diciembre de 1972 se adoptó en Ginebra, Suiza, el Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores, 1972 (CSC);

Que el CSC fue aprobado por la Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión el 8 de diciembre de 1988, según decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del 27 de enero de 1989;

Que el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos depositó su instrumento de adhesión ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional el 4 de abril de 1989;

Que el CSC fue publicado en el Diario Oficial de la Federación del 28 de agosto de 1989;

Que el CSC tiene como finalidad establecer un procedimiento eficaz de prueba, inspección y aprobación de los contenedores, definir el contenedor y sus características y aplicar medidas sobre el uso de los contenedores nuevos y existentes en el transporte internacional con exclusión de los contenedores contruidos especialmente para el transporte aéreo;

Que el CSC ha tenido varias enmiendas al contenido de sus Anexos adoptándose cada una de ellas mediante las siguientes resoluciones:

Resolución	Fecha de Adopción
MSC.20(59)	17 de mayo de 1991
MSC.310(88)	3 de diciembre de 2010
MSC.355(92)	21 de junio de 2013

Que las enmiendas al CSC deben ser publicadas en el Diario Oficial de la Federación, a fin de darlas a conocer a las instancias públicas y privadas competentes en el cumplimiento de tales disposiciones;

Que la Secretaría de Relaciones Exteriores es la Dependencia responsable de dar seguimiento a los diversos tratados internacionales de los que el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos forma Parte, y que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es la Dependencia responsable de regular, promover y organizar la marina mercante, así como regular las comunicaciones y transportes por agua, e inspeccionar los servicios de la marina mercante; por lo que hemos tenido a bien expedir el siguiente:

ACUERDO POR EL QUE SE DAN A CONOCER LAS ENMIENDAS A LOS ANEXOS DEL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS CONTENEDORES, 1972

ARTÍCULO PRIMERO.- El presente Acuerdo tiene por objeto dar a conocer las enmiendas a los Anexos del Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores, 1972.

ARTÍCULO SEGUNDO.- Las enmiendas a que se refiere el Artículo anterior se encuentran previstas en las siguientes resoluciones:

Resolución	Fecha de Entrada en Vigor Internacional
Resolución MSC.20(59)	1° de enero de 1993
Resolución MSC.310(88)	1° de enero de 2012
Resolución MSC.355(92)	1° de julio de 2014

TRANSITORIO

ÚNICO.- El presente Acuerdo entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Firmado en la Ciudad de México, a los veintinueve días del mes de octubre de dos mil catorce.- El Secretario de Relaciones Exteriores, **José Antonio Meade Kuribreña**.- Rúbrica.- El Secretario de Comunicaciones y Transportes, **Gerardo Ruiz Esparza**.- Rúbrica.

RESOLUCIÓN MSC.20(59)

(Aprobada el 17 de mayo de 1991)

Aprobación de enmiendas al Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores, 1972

El Comité de Seguridad Marítima,

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

Tomando nota del artículo X del Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores, 1972, artículo que trata del procedimiento especial para enmendar los anexos del Convenio,

Habiendo examinado en su 59º período de sesiones las propuestas de enmiendas a los anexos del Convenio, de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo X, párrafos 1 y 2, de dicho Convenio,

1. *Aprueba* las enmiendas a los anexos I y II del Convenio, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. *Determina*, de conformidad con lo dispuesto en el artículo X, párrafo 3, del Convenio, que las referidas enmiendas al Convenio entrarán en vigor el 1 de enero de 1993, a menos que, con anterioridad al 1 de enero de 1992, más de cinco Partes Contratantes hayan notificado al Secretario general objeciones a las enmiendas;

3. *Pide* al Secretario general que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo X del Convenio, transmita a todas las Partes Contratantes las referidas enmiendas para su aceptación e informe de ellas y de la fecha en que entrarán en vigor a todos los miembros de la Organización.

ANEXO

Enmiendas al Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores, 1972, en su forma enmendada

1. Enmiendas al anexo I del Convenio:

1. Modifíquese la regla 1,1 b) de modo que diga lo siguiente:

«Toda marca indicadora del peso bruto máximo que se coloque en un contenedor se ajustará a la información que figure al respecto en la placa de aprobación relativa a la seguridad.»

2. En la regla 1, suprimase el párrafo 1 c).

3. En la regla 1, añádase un nuevo párrafo 1 c) que diga lo siguiente:

«El propietario del contenedor retirará la placa de aprobación relativa a la seguridad del contenedor cuando:

El contenedor haya sido objeto de modificaciones que invaliden la aprobación original y la información que figura en la placa de aprobación relativa a la seguridad;

El contenedor haya sido retirado del servicio o su mantenimiento no se ajuste a lo prescrito en el Convenio;

La Administración haya retirado su aprobación.»

4. Suprimase las dos últimas frases de la regla 2.2 d).

5. En la regla 2, suprimase el párrafo 3 d).

6. Añádase un nuevo capítulo V, titulado:

«Capítulo V. REGLAS PARA LA APROBACIÓN DE LOS CONTENEDORES MODIFICADOS

Regla 11

Aprobación de los contenedores modificados:

El propietario de un contenedor aprobado que haya sido objeto de cualquier modificación que entrañe cambios estructurales, notificará dichos cambios a la Administración o a una organización que ésta autorice. La Administración u organización autorizada podrá exigir, antes de expedir un nuevo certificado, que el contenedor sea sometido a las pruebas que proceda.»

2. Enmiendas al anexo II del Convenio:

1. En la descripción de la prueba 1.A) (izada por las cantoneras), añádase la siguiente frase debajo del epígrafe «Carga interior»:

«Si se trata de un contenedor cisterna, cuando el peso de prueba de la carga interna más la tara sea inferior a 2R, se aplicará al contenedor una carga adicional distribuida a lo largo de la cisterna.»

2. En la descripción de la prueba 1.B) (izada por cualquier otro método adicional), añádase la siguiente frase debajo del epígrafe «Carga interior»:

«Si se trata de un contenedor cisterna, cuando el peso de prueba de la carga interna, más la tara sea inferior a 1,25R, se aplicará al contenedor una carga adicional distribuida a lo largo de la cisterna.»

RESOLUCIÓN MSC.310(88)

(adoptada el 3 de diciembre de 2010)

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS CONTENEDORES, 1972

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARITIMA,

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

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

HABIENDO EXAMINADO, en su 88° periodo de sesiones, las enmiendas al Convenio propuestas de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 1 y 2 y en el artículo X del Convenio,

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

2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo X del Convenio, que las mencionadas enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2012, a menos que, antes del 1 de julio de 2011, cinco o más Partes Contratantes hayan notificado al Secretario General que recusan las enmiendas;

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

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

ANEXO

ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS CONTENEDORES, 1972, ENMENDADO

ANEXO I

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

Capítulo I

Reglas comunes a todos los sistemas de aprobación

Regla 1

Placa de aprobación relativa a la seguridad

1. Se añade la siguiente nueva frase al final del párrafo 3:

“En los casos en que los valores relativos al apilamiento o la rigidez transversal son inferiores a 192 000 kg o 150 kN, respectivamente, se considerará que el contenedor tiene una capacidad reducida de apilamiento o rigidez transversal y llevará una marca claramente visible que se ajuste a lo prescrito en las normas pertinentes¹.”

¹ Véase la norma ISO 6346, *Freight containers-Coding, identification and marking*

Regla 2**Conservación y examen**

2 A continuación del párrafo 3 actual, se añaden los siguientes nuevos párrafos 4 y 5 y el párrafo 4 actual pasa a ser el párrafo 6:

“4 Como mínimo, los programas aprobados deberían revisarse una vez cada 10 años para garantizar que sigan siendo viables. A fin de armonizar las inspecciones de los contenedores realizadas por todas las partes interesadas y garantizar la continuidad de la seguridad operacional de los contenedores, la Parte Contratante pertinente se asegurará de que los siguientes elementos queden cubiertos en cada plan de exámenes periódicos prescrito o programa de exámenes continuos aprobado:

- .1 métodos, alcance y criterios que han de utilizarse durante los exámenes;
- .2 frecuencia de los exámenes;
- .3 cualificaciones del personal encargado de realizar exámenes;
- .4 sistema de archivo de registros y documentos que contenga:
 - .1 el número de serie único del propietario correspondiente al contenedor;
 - .2 la fecha en que se llevó a cabo el examen;
 - .3 la identificación de la persona competente que llevó a cabo el examen;
 - .4 el nombre de la organización y el lugar en que se llevó a cabo el examen;
- .5 los resultados del examen; y
- .6 en el caso de un programa de exámenes periódicos, la fecha del siguiente examen.
- .5 sistema para registrar y actualizar los números de identificación de todos los contenedores incluidos en un determinado programa de exámenes aprobado;
- .6 métodos y sistemas de los criterios de conservación que tengan en cuenta las características de proyecto de contenedores concretos;
- .7 disposiciones para la conservación de contenedores en alquiler en caso de que difiera de las aplicables a los contenedores en propiedad; y
- .8 condiciones y procedimientos para añadir contenedores a un programa ya aprobado.

5 La Parte Contratante llevará a cabo auditorías periódicas de los programas aprobados para garantizar el cumplimiento de las disposiciones aprobados por la Parte Contratante. La Parte Contratante retirará cualquier aprobación cuando las condiciones de ésta dejen de cumplirse.”

3 A continuación del párrafo remunerado como párrafo 6, se añade el siguiente nuevo párrafo 7:

“7 Las Administraciones harán pública la información relativa a los programas de exámenes continuos.”

APÉNDICE

4 A continuación del actual párrafo 9, se añaden los siguientes nuevos párrafos 10 y 11:

“10 Se indicará la resistencia al apilamiento sin una puerta en la placa solamente si se ha aprobado la utilización del contenedor sin una puerta. La marca deberá decir: MASA DE APILAMIENTO AUTORIZADA SIN UNA PUERTA PARA 1,8g (...kg...lb). Esta marca se colocará a lado del valor correspondiente a la prueba de rigidez transversal (véase la línea 5).

11 Se indicará la resistencia transversal sin una puerta en la placa solamente si se ha aprobado la utilización del contenedor sin una puerta. La marca deberá de decir: CARGO UTILIZADA EN LA PRUEBA DE RIGIDEZ TRANSVERSAL SIN UNA PUERTA (...kg...lb). Esta marca se colocará a lado del valor correspondiente a la prueba de apilamiento (véase la línea 6).”

ANEXO II**NORMAS Y PRUEBAS ESTRUCTURALES DE SEGURIDAD****Cargas de prueba y procedimientos de prueba**

5 A continuación de la actual sección 7, se añade la siguiente nueva sección 8:

“8 FUNCIONAMIENTO SIN UNA PUERTA

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

2 Efectuada con éxito la prueba de apilamiento, el contenedor se puede clasificar para una masa de apilamiento admisible superpuesta, que debe indicarse en la placa de aprobación relativa a la seguridad, inmediatamente por debajo de la línea 5: MASA DE APILAMIENTO AUTORIZADA para 1,8 g (kg y lbs) SIN UNA PUERTA.

3 Efectuada con éxito la prueba de rigidez transversal, la carga utilizada en la prueba de rigidez transversal debe indicarse en la placa de aprobación relativa a la seguridad, inmediatamente por debajo de la línea 6: CARGA UTILIZADA EN LA PRUEBA DE RIGIDEZ TRANSVERSAL (kg y lbs) SIN UNA PUERTA.

CARGAS DE PRUEBA Y FUERZAS APLICADAS	PROCEDIMIENTOS DE PRUEBA
--------------------------------------	--------------------------

Apilamiento

Carga interior: Los que figuran bajo el epígrafe **2 APILAMIENTO**

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

Fuerzas aplicada externamente:

Las que se sometan a cada una de las cuatro cantonera a una fuerza vertical descendente igual a 0,25 X 1,8 X la fuerza gravitacional de la carga de apilamiento estática superpuesta autorizada.

Rigidez transversal

Carga interior: Los que figuran en el epígrafe **4 RIGIDEZ TRANSVERSAL**
Ninguna.

Fuerzas aplicada externamente:

Las fuerzas que ejerzan una presión lateral sobre las estructuras extremas del contenedor.

Tales fuerzas serán iguales a aquellas para las que fue proyectado el contenedor”

6 A continuación del actual Anexo II, se añade el siguiente nuevo Anexo III:

“ANEXO III
CONTROL Y VERIFICACIÓN

1 INTRODUCCIÓN

El artículo VI del Convenio trata de las medidas de control que pueden adoptar las Partes Contratantes. Este control deberá limitarse a comprobar que el contenedor posee una placa válida de aprobación relativa a la seguridad, incluida una marca vigente relativa al programa aprobado de exámenes continuos (ACEP) o una fecha válida del próximo examen, a menos que haya claras pruebas de que el estado del contenedor constituye un riesgo manifiesto para la seguridad. El presente anexo ofrece información detallada para permitir que los funcionarios autorizados evalúen la integridad de los componentes vulnerables de la estructura de los contenedores, y ayudarles a determinar si un contenedor reúne las condiciones de seguridad necesarias para poder seguir utilizándose en el transporte, o si debe quedar detenido hasta que se adopten medidas correctivas. Los criterios establecidos deben utilizarse para determinar si el contenedor debe quedar de inmediato fuera de servicio; se considerarán como una norma de seguridad, no debiendo utilizarse como criterios de reparación o de conservación en servicio conforme a un ACEP o a un programa de exámenes periódicos en virtud del Convenio CSC.

2 MEDIDAS DE CONTROL

Los funcionarios autorizados deberían tener en cuenta los aspectos siguientes:

- .1 los contenedores que representen un riesgo manifiesto para la seguridad deberían someterse a control;
- .2 se considera que los contenedores cargados que presentan daños iguales o más graves que los mencionados con anterioridad entrañan peligro para las personas. El funcionario autorizado debería de tener esos contenedores. No obstante, es posible que el funcionario autorizado permita el desplazamiento posterior del contenedor si éste puede trasladarse a su destino final sin que haya izarlo desde el medio de transporte en el que se encuentre;
- .3 también se considera que los contenedores vacíos con daños equivalentes o superiores a los criterios establecidos a continuación pueden constituir un peligro para las personas. Por regla general, los contenedores vacíos que haya que reparar se llevan a una estación de contenedores elegida por el propietario, siempre que se pueda trasladar de forma segura lo que puede representar un traslado nacional o internacional. Todo contenedor que presente daños y que vaya a ser trasladado debería manipularse y transportarse teniendo debidamente en cuenta sus defectos estructurales;
- .4 cuando un contenedor se someta a control los funcionarios autorizados deberían notificarlo al propietario, arrendatario y/o depositario del contenedor;
- .5 las disposiciones que figuran en el presente anexo no son exhaustivas para todos los tipos de contenedores ni para todos los defectos o combinaciones de defectos posibles;
- .6 los daños sufridos por un contenedor pueden parecer graves sin que por eso representen un riesgo manifiesto para la seguridad. Ciertos daños, como por ejemplo la presencia de agujeros, pueden hacer que el contenedor incumpla la normativa aduanera, aunque no revistan importancia para la estructura; y
- .7 los daños importantes pueden ser resultado de duros golpes que podían estar causados por la manipulación indebida del contenedor o de otros contenedores, o por movimientos considerables de la carga dentro del contenedor. Por tanto, debería prestarse especial atención a las señales de daños recientes provocados por golpes.

3 FORMACIÓN DE LOS FUNCIONARIOS SUPERVISADOS

La Parte Contratante que ejerce el control debería garantizar que los funcionarios autorizados encargados de llevar a cabo las evaluaciones y de aplicar las medidas de control reciban la formación necesaria para ello. Dicha formación debería comprender tanto enseñanza teórica como instrucción práctica.

4 COMPONENTES VULNERABLES DE LA ESTRUCTURA Y DEFINICIÓN DE DEFECTOS ESTRUCTURALES GRAVES EN CADA COMPONENTE

4.1 Los componentes de la estructura que figuran a continuación son vulnerables y deberán examinarse para descubrir si presentan defectos graves.

Componente vulnerable de la estructura	Defecto estructural grave
Largueros superiores	Deformación local de un larguero de más de 60 mm, o separación, grietas o rasgaduras en el material del larguero de más de 45 mm de longitud. Nota: En algunos modelos de contenedores cisterna, los largueros superiores no son componentes estructurales significativos.
Largueros inferiores	Deformación local perpendicular a un larguero de más de 100 mm, o separación, grietas o rasgaduras en el material del larguero de más de 75 mm de longitud.
Vigas superiores	Deformación local de una viga superior de más de 80 mm, o grietas o rasgaduras de más de 80 mm de longitud.
Vigas inferiores	Deformación local de una viga inferior de más de 100 mm, o grietas o rasgaduras de más de 100 mm de longitud.
Postes de esquina	Deformación local de un poste de más de 50 mm, o rasgaduras o grietas de más de 50 mm de longitud.

Componente vulnerable de la estructura	Defecto estructural grave
Piezas de esquina e intermedias (cantonerías)	Faltan piezas de esquina, toda grieta o rasgadura en las piezas, toda deformación en las piezas que impida su acoplamiento perfecto a las piezas de trinca o de elevación, toda deformación en las piezas de más de 5 mm en relación con su plano original, toda abertura de una anchura superior a 66 mm, toda abertura de una longitud superior a 127 mm, toda reducción del espesor de la placa de la abertura superior que haga que dicho espesor se reduzca a menos de 23 mm o toda separación de la soldadura de los componentes contiguos a las piezas de 50 mm de longitud.
Estructura inferior	Faltan dos o más travesaños adyacentes, o están separados de los largueros inferiores. Falta un veinte por ciento (20%) o más del número total de travesaños, o están separados. Nota: Si se permite proseguir el transporte, es sumamente importante que se impida la caída de travesaños sueltos durante el transporte.
Engranajes de las barras de cierre	No funciona uno o más de los engranajes de las barras de cierre interiores. Nota: Algunos contenedores están proyectados y aprobados (tal como queda registrado en la placa CSC) para funcionar con una puerta abierta o sin puerta.

4.2 El efecto de dos o más fallos en el mismo componente vulnerable de la estructura puede ser tan grave o más que el efecto de un solo fallo indicado en el cuadro anterior, aunque cada uno de los fallos por separado sea menos grave que los fallos indicados en el cuadro. En estos casos, el funcionario autorizado podrá detener el contenedor y solicitar más orientación a este respecto a la Parte Contratante.

4.3 En el caso de los contenedores cisterna, también debería examinarse el mecanismo de sujeción del depósito al armazón del contenedor y los elementos de servicio, a fin de detectar defectos estructurales graves fácilmente visibles que puedan equiparse a los indicados en el cuadro. Si se detectan tales efectos en cualquiera de estos componentes, el funcionario autorizado debería detener el contenedor.

4.4 En el caso de los contenedores plataforma con armazones del extremo desmontables, el mecanismo de montaje del armazón del extremo y los ejes de bisagra sobre los cuales gira el armazón del extremo también son estructuras vulnerables que deberían inspeccionarse a fin de detectar daños."

RESOLUCIÓN MSC.355(92)

(adoptada el 21 de junio de 2013)

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

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

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

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

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

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

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

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

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

ANEXO

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

ANEXO I

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

Capítulo I

Reglas comunes a todos los sistemas de aprobación

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

"Disposiciones generales

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

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

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

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

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

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

Regla 1

Placa de aprobación relativa a la seguridad

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

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

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

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

"APROBACIÓN DE SEGURIDAD CSC"

País de aprobación y referencia de aprobación

Fecha (mes y año) de fabricación

Número de identificación del fabricante del contenedor o, en el caso de los contenedores existentes respecto de los cuales no se conozca este número, el número asignado por la Administración

Masa bruta máxima de utilización (kg y lb)

Carga de apilamiento autorizada para 1,8g (kg y lb)

Fuerza utilizada para la prueba de rigidez transversal (newtons)."

- 4 Al final del párrafo 3, se añade el siguiente nuevo texto:

", a más tardar en la fecha de su próximo examen previsto, o antes de cualquier otra fecha aprobada por la Administración, siempre que no sea posterior al 1 de julio de 2015."

5 Al final del actual párrafo 4 se inserta el siguiente nuevo párrafo 5:

"5 Los contenedores que hayan sido construidos antes de 1 de julio de 2014 podrán mantener la placa de aprobación relativa a la seguridad autorizada por el Convenio antes de dicha fecha, a condición de que ese contenedor no se someta a ninguna modificación estructural."

Capítulo IV

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

Regla 9

Aprobación de los contenedores existentes

6 Los apartados 1 c) y 1 e) de la regla 9 se enmiendan, de modo que digan lo siguiente:

"c) capacidad de masa bruta máxima de utilización;"

"e) carga de apilamiento autorizada para 1,8g (kg y lb); y"

Regla 10

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

7 Los apartados c) y e) de la regla 10 se enmiendan, de modo que digan lo siguiente:

"c) capacidad de masa bruta máxima de utilización;"

"e) carga de apilamiento autorizada para 1,8g (kg y lb); y"

Apéndice

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

"MASA BRUTA MÁXIMA DE UTILIZACIÓN kg lb

CARGA DE APILAMIENTO AUTORIZADA PARA 1,8g kg lb

FUERZA UTILIZADA PARA LA PRUEBA DE RIGIDEZ TRANSVERSAL newtons"

9 Los puntos 4 a 8 del apéndice se enmiendan, de modo que digan lo siguiente:

"4 Masa bruta máxima de utilización (kg y lb).

5 Carga de apilamiento autorizada para 1,8g (kg y lb).

6 Fuerza utilizada para la prueba de rigidez transversal (newtons).

7 La resistencia de las paredes extremas sólo debe indicarse en la placa si dichas paredes están proyectadas para resistir una fuerza inferior o superior a 0,4 veces la fuerza gravitacional ejercida por la carga útil máxima autorizada, es decir 0,4Pg.

8 La resistencia de las paredes laterales sólo debe indicarse en la placa si dichas paredes están proyectadas para resistir una fuerza inferior o superior a 0,6 veces la fuerza gravitacional ejercida por la carga útil máxima autorizada, es decir 0,6Pg."

10 Los párrafos 10 y 11 actuales se sustituyen por los siguientes:

"10 Se indicará la resistencia al apilamiento sin una puerta en la placa solamente si se ha aprobado la utilización del contenedor sin una puerta. La marca deberá decir: CARGA DE APILAMIENTO AUTORIZADA SIN UNA PUERTA PARA 1,8g (... kg... lb). Esta marca se colocará al lado del valor correspondiente a la prueba de rigidez transversal (véase la línea 5).

11 Se indicará la resistencia transversal sin una puerta en la placa solamente si se ha aprobado la utilización del contenedor sin una puerta. La marca deberá decir: FUERZA UTILIZADA PARA LA PRUEBA DE RIGIDEZ TRANSVERSAL SIN UNA PUERTA (... newtons). Esta marca se colocará al lado del valor correspondiente a la prueba de apilamiento (véase la línea 6)."

ANEXO II
NORMAS Y PRUEBAS ESTRUCTURALES DE SEGURIDAD

11 Insértese el siguiente texto a continuación del título del capítulo II: "**Disposiciones generales**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

"CARGAS DE PRUEBA Y FUERZAS APLICADAS

Carga interior:

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

Fuerzas aplicadas externamente:

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

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

"CARGAS DE PRUEBA Y

FUERZAS APLICADAS PROCEDIMIENTOS DE PRUEBA

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

Fuerzas aplicadas externamente:

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

Carga interior:

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

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

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

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

Fuerzas aplicadas externamente:

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

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

iii) Otros métodos:

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

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

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

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

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

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

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

Fuerzas aplicadas externamente:

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

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

"CARGAS DE PRUEBA Y FUERZAS APLICADAS PROCEDIMIENTOS DE PRUEBA**a) Sobre el techo****Carga interior:**

Ninguna.

Fuerzas aplicadas externamente:

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

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

b) Sobre el piso

Carga interior:

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

Fuerzas aplicadas externamente:

Ninguna.

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

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

18 El título y el subtítulo del texto relativo a estas cargas y a las fuerzas aplicadas en la sección 4 (RIGIDEZ TRANSVERSAL) se sustituyen por el texto siguiente, respectivamente:

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

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

"CARGAS DE PRUEBA Y FUERZAS APLICADAS

Carga interior:

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

Fuerzas aplicadas externamente:

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

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

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

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

"CARGAS DE PRUEBA Y FUERZAS APLICADAS

Carga interior:

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

Fuerzas aplicadas externamente:

Ninguna."

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

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

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

"CARGA DE PRUEBA Y FUERZAS APLICADAS

Carga interior:

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

Fuerzas aplicadas externamente:

Ninguna."

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

"8 FUNCIONAMIENTO SIN UNA PUERTA

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

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

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

CARGAS DE PRUEBA Y FUERZAS
APLICADAS

PROCEDIMIENTOS DE PRUEBA

Apilamiento

Carga interior:

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

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

Fuerzas aplicadas externamente:

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

Rigidez transversal

Carga interior:

Ninguna.

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

Fuerzas aplicadas externamente:

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

ANEXO III

CONTROL Y VERIFICACIÓN

25 La sección 4 actual se sustituye por la siguiente:

"4 Componentes vulnerables de la estructura

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

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

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

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

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

ACUERDO por el que se dan a conocer las enmiendas a los anexos del Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores, 1972.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Relaciones Exteriores.

JOSÉ ANTONIO MEADE KURIBREÑA y GERARDO RUIZ ESPARZA, Secretarios de Relaciones Exteriores y de Comunicaciones y Transportes, respectivamente, con fundamento en lo dispuesto por los Artículos 12, 28 fracciones I y XII y 36 fracciones I, XIV, XVI, XVII, XXVI, XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 4° de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 2° y 3° fracción III de la Ley del Diario Oficial de la Federación y Gacetas Gubernamentales; 7° del Reglamento Interior de la Secretaría de Relaciones Exteriores, y 4° primer párrafo y 5° del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y

CONSIDERANDO

Que el 2 de diciembre de 1972 se adoptó en Ginebra, Suiza, el Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores, 1972 (CSC);

Que el CSC fue aprobado por la Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión el 8 de diciembre de 1988, según decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del 27 de enero de 1989;

Que el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos depositó su instrumento de adhesión ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional el 4 de abril de 1989;

Que el CSC fue publicado en el Diario Oficial de la Federación del 28 de agosto de 1989;

Que el CSC tiene como finalidad establecer un procedimiento eficaz de prueba, inspección y aprobación de los contenedores, definir el contenedor y sus características y aplicar medidas sobre el uso de los contenedores nuevos y existentes en el transporte internacional con exclusión de los contenedores contruidos especialmente para el transporte aéreo;

Que el CSC ha tenido varias enmiendas al contenido de sus Anexos adoptándose cada una de ellas mediante las siguientes resoluciones:

Resolución	Fecha de Adopción
MSC.20(59)	17 de mayo de 1991
MSC.310(88)	3 de diciembre de 2010
MSC.355(92)	21 de junio de 2013

Que las enmiendas al CSC deben ser publicadas en el Diario Oficial de la Federación, a fin de darlas a conocer a las instancias públicas y privadas competentes en el cumplimiento de tales disposiciones;

Que la Secretaría de Relaciones Exteriores es la Dependencia responsable de dar seguimiento a los diversos tratados internacionales de los que el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos forma Parte, y que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es la Dependencia responsable de regular, promover y organizar la marina mercante, así como regular las comunicaciones y transportes por agua, e inspeccionar los servicios de la marina mercante; por lo que hemos tenido a bien expedir el siguiente:

ACUERDO POR EL QUE SE DAN A CONOCER LAS ENMIENDAS A LOS ANEXOS DEL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS CONTENEDORES, 1972

ARTÍCULO PRIMERO.- El presente Acuerdo tiene por objeto dar a conocer las enmiendas a los Anexos del Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores, 1972.

ARTÍCULO SEGUNDO.- Las enmiendas a que se refiere el Artículo anterior se encuentran previstas en las siguientes resoluciones:

Resolución	Fecha de Entrada en Vigor Internacional
Resolución MSC.20(59)	1° de enero de 1993
Resolución MSC.310(88)	1° de enero de 2012
Resolución MSC.355(92)	1° de julio de 2014

TRANSITORIO

ÚNICO.- El presente Acuerdo entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Firmado en la Ciudad de México, a los veintinueve días del mes de octubre de dos mil catorce.- El Secretario de Relaciones Exteriores, **José Antonio Meade Kuribreña**.- Rúbrica.- El Secretario de Comunicaciones y Transportes, **Gerardo Ruiz Esparza**.- Rúbrica.

RESOLUCIÓN MSC.20(59)

(Aprobada el 17 de mayo de 1991)

Aprobación de enmiendas al Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores, 1972

El Comité de Seguridad Marítima,

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

Tomando nota del artículo X del Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores, 1972, artículo que trata del procedimiento especial para enmendar los anexos del Convenio,

Habiendo examinado en su 59º período de sesiones las propuestas de enmiendas a los anexos del Convenio, de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo X, párrafos 1 y 2, de dicho Convenio,

1. *Aprueba* las enmiendas a los anexos I y II del Convenio, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. *Determina*, de conformidad con lo dispuesto en el artículo X, párrafo 3, del Convenio, que las referidas enmiendas al Convenio entrarán en vigor el 1 de enero de 1993, a menos que, con anterioridad al 1 de enero de 1992, más de cinco Partes Contratantes hayan notificado al Secretario general objeciones a las enmiendas;

3. *Pide* al Secretario general que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo X del Convenio, transmita a todas las Partes Contratantes las referidas enmiendas para su aceptación e informe de ellas y de la fecha en que entrarán en vigor a todos los miembros de la Organización.

ANEXO

Enmiendas al Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores, 1972, en su forma enmendada

1. Enmiendas al anexo I del Convenio:

1. Modifíquese la regla 1,1 b) de modo que diga lo siguiente:

«Toda marca indicadora del peso bruto máximo que se coloque en un contenedor se ajustará a la información que figure al respecto en la placa de aprobación relativa a la seguridad.»

2. En la regla 1, suprimase el párrafo 1 c).

3. En la regla 1, añádase un nuevo párrafo 1 c) que diga lo siguiente:

«El propietario del contenedor retirará la placa de aprobación relativa a la seguridad del contenedor cuando:

El contenedor haya sido objeto de modificaciones que invaliden la aprobación original y la información que figura en la placa de aprobación relativa a la seguridad;

El contenedor haya sido retirado del servicio o su mantenimiento no se ajuste a lo prescrito en el Convenio;

La Administración haya retirado su aprobación.»

4. Suprimase las dos últimas frases de la regla 2.2 d).

5. En la regla 2, suprimase el párrafo 3 d).

6. Añádase un nuevo capítulo V, titulado:

«Capítulo V. REGLAS PARA LA APROBACIÓN DE LOS CONTENEDORES MODIFICADOS

Regla 11

Aprobación de los contenedores modificados:

El propietario de un contenedor aprobado que haya sido objeto de cualquier modificación que entrañe cambios estructurales, notificará dichos cambios a la Administración o a una organización que ésta autorice. La Administración u organización autorizada podrá exigir, antes de expedir un nuevo certificado, que el contenedor sea sometido a las pruebas que proceda.»

2. Enmiendas al anexo II del Convenio:

1. En la descripción de la prueba 1.A) (izada por las cantoneras), añádase la siguiente frase debajo del epígrafe «Carga interior»:

«Si se trata de un contenedor cisterna, cuando el peso de prueba de la carga interna más la tara sea inferior a 2R, se aplicará al contenedor una carga adicional distribuida a lo largo de la cisterna.»

2. En la descripción de la prueba 1.B) (izada por cualquier otro método adicional), añádase la siguiente frase debajo del epígrafe «Carga interior»:

«Si se trata de un contenedor cisterna, cuando el peso de prueba de la carga interna, más la tara sea inferior a 1,25R, se aplicará al contenedor una carga adicional distribuida a lo largo de la cisterna.»

RESOLUCIÓN MSC.310(88)

(adoptada el 3 de diciembre de 2010)

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS CONTENEDORES, 1972

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARITIMA,

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

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

HABIENDO EXAMINADO, en su 88° periodo de sesiones, las enmiendas al Convenio propuestas de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 1 y 2 y en el artículo X del Convenio,

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

2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo X del Convenio, que las mencionadas enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2012, a menos que, antes del 1 de julio de 2011, cinco o más Partes Contratantes hayan notificado al Secretario General que recusan las enmiendas;

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

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

ANEXO

ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS CONTENEDORES, 1972, ENMENDADO

ANEXO I

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

Capítulo I

Reglas comunes a todos los sistemas de aprobación

Regla 1

Placa de aprobación relativa a la seguridad

1. Se añade la siguiente nueva frase al final del párrafo 3:

“En los casos en que los valores relativos al apilamiento o la rigidez transversal son inferiores a 192 000 kg o 150 kN, respectivamente, se considerará que el contenedor tiene una capacidad reducida de apilamiento o rigidez transversal y llevará una marca claramente visible que se ajuste a lo prescrito en las normas pertinentes¹.”

¹ Véase la norma ISO 6346, *Freight containers-Coding, identification and marking*

Regla 2**Conservación y examen**

2 A continuación del párrafo 3 actual, se añaden los siguientes nuevos párrafos 4 y 5 y el párrafo 4 actual pasa a ser el párrafo 6:

“4 Como mínimo, los programas aprobados deberían revisarse una vez cada 10 años para garantizar que sigan siendo viables. A fin de armonizar las inspecciones de los contenedores realizadas por todas las partes interesadas y garantizar la continuidad de la seguridad operacional de los contenedores, la Parte Contratante pertinente se asegurará de que los siguientes elementos queden cubiertos en cada plan de exámenes periódicos prescrito o programa de exámenes continuos aprobado:

- .1 métodos, alcance y criterios que han de utilizarse durante los exámenes;
- .2 frecuencia de los exámenes;
- .3 cualificaciones del personal encargado de realizar exámenes;
- .4 sistema de archivo de registros y documentos que contenga:
 - .1 el número de serie único del propietario correspondiente al contenedor;
 - .2 la fecha en que se llevó a cabo el examen;
 - .3 la identificación de la persona competente que llevó a cabo el examen;
 - .4 el nombre de la organización y el lugar en que se llevó a cabo el examen;
- .5 los resultados del examen; y
- .6 en el caso de un programa de exámenes periódicos, la fecha del siguiente examen.
- .5 sistema para registrar y actualizar los números de identificación de todos los contenedores incluidos en un determinado programa de exámenes aprobado;
- .6 métodos y sistemas de los criterios de conservación que tengan en cuenta las características de proyecto de contenedores concretos;
- .7 disposiciones para la conservación de contenedores en alquiler en caso de que difiera de las aplicables a los contenedores en propiedad; y
- .8 condiciones y procedimientos para añadir contenedores a un programa ya aprobado.

5 La Parte Contratante llevará a cabo auditorías periódicas de los programas aprobados para garantizar el cumplimiento de las disposiciones aprobados por la Parte Contratante. La Parte Contratante retirará cualquier aprobación cuando las condiciones de ésta dejen de cumplirse.”

3 A continuación del párrafo remunerado como párrafo 6, se añade el siguiente nuevo párrafo 7:

“7 Las Administraciones harán pública la información relativa a los programas de exámenes continuos.”

APÉNDICE

4 A continuación del actual párrafo 9, se añaden los siguientes nuevos párrafos 10 y 11:

“10 Se indicará la resistencia al apilamiento sin una puerta en la placa solamente si se ha aprobado la utilización del contenedor sin una puerta. La marca deberá decir: MASA DE APILAMIENTO AUTORIZADA SIN UNA PUERTA PARA 1,8g (...kg...lb). Esta marca se colocará a lado del valor correspondiente a la prueba de rigidez transversal (véase la línea 5).

11 Se indicará la resistencia transversal sin una puerta en la placa solamente si se ha aprobado la utilización del contenedor sin una puerta. La marca deberá de decir: CARGO UTILIZADA EN LA PRUEBA DE RIGIDEZ TRANSVERSAL SIN UNA PUERTA (...kg...lb). Esta marca se colocará a lado del valor correspondiente a la prueba de apilamiento (véase la línea 6).”

ANEXO II**NORMAS Y PRUEBAS ESTRUCTURALES DE SEGURIDAD****Cargas de prueba y procedimientos de prueba**

5 A continuación de la actual sección 7, se añade la siguiente nueva sección 8:

“8 FUNCIONAMIENTO SIN UNA PUERTA

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

2 Efectuada con éxito la prueba de apilamiento, el contenedor se puede clasificar para una masa de apilamiento admisible superpuesta, que debe indicarse en la placa de aprobación relativa a la seguridad, inmediatamente por debajo de la línea 5: MASA DE APILAMIENTO AUTORIZADA para 1,8 g (kg y lbs) SIN UNA PUERTA.

3 Efectuada con éxito la prueba de rigidez transversal, la carga utilizada en la prueba de rigidez transversal debe indicarse en la placa de aprobación relativa a la seguridad, inmediatamente por debajo de la línea 6: CARGA UTILIZADA EN LA PRUEBA DE RIGIDEZ TRANSVERSAL (kg y lbs) SIN UNA PUERTA.

CARGAS DE PRUEBA Y FUERZAS APLICADAS	PROCEDIMIENTOS DE PRUEBA
--------------------------------------	--------------------------

Apilamiento

Carga interior: Los que figuran bajo el epígrafe **2 APILAMIENTO**

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

Fuerzas aplicada externamente:

Las que se sometan a cada una de las cuatro cantonera a una fuerza vertical descendente igual a 0,25 X 1,8 X la fuerza gravitacional de la carga de apilamiento estática superpuesta autorizada.

Rigidez transversal

Carga interior: Los que figuran en el epígrafe **4 RIGIDEZ TRANSVERSAL**
Ninguna.

Fuerzas aplicada externamente:

Las fuerzas que ejerzan una presión lateral sobre las estructuras extremas del contenedor.

Tales fuerzas serán iguales a aquellas para las que fue proyectado el contenedor”

6 A continuación del actual Anexo II, se añade el siguiente nuevo Anexo III:

“ANEXO III
CONTROL Y VERIFICACIÓN

1 INTRODUCCIÓN

El artículo VI del Convenio trata de las medidas de control que pueden adoptar las Partes Contratantes. Este control deberá limitarse a comprobar que el contenedor posee una placa válida de aprobación relativa a la seguridad, incluida una marca vigente relativa al programa aprobado de exámenes continuos (ACEP) o una fecha válida del próximo examen, a menos que haya claras pruebas de que el estado del contenedor constituye un riesgo manifiesto para la seguridad. El presente anexo ofrece información detallada para permitir que los funcionarios autorizados evalúen la integridad de los componentes vulnerables de la estructura de los contenedores, y ayudarles a determinar si un contenedor reúne las condiciones de seguridad necesarias para poder seguir utilizándose en el transporte, o si debe quedar detenido hasta que se adopten medidas correctivas. Los criterios establecidos deben utilizarse para determinar si el contenedor debe quedar de inmediato fuera de servicio; se considerarán como una norma de seguridad, no debiendo utilizarse como criterios de reparación o de conservación en servicio conforme a un ACEP o a un programa de exámenes periódicos en virtud del Convenio CSC.

2 MEDIDAS DE CONTROL

Los funcionarios autorizados deberían tener en cuenta los aspectos siguientes:

- .1 los contenedores que representen un riesgo manifiesto para la seguridad deberían someterse a control;
- .2 se considera que los contenedores cargados que presentan daños iguales o más graves que los mencionados con anterioridad entrañan peligro para las personas. El funcionario autorizado debería de tener esos contenedores. No obstante, es posible que el funcionario autorizado permita el desplazamiento posterior del contenedor si éste puede trasladarse a su destino final sin que haya izarlo desde el medio de transporte en el que se encuentre;
- .3 también se considera que los contenedores vacíos con daños equivalentes o superiores a los criterios establecidos a continuación pueden constituir un peligro para las personas. Por regla general, los contenedores vacíos que haya que reparar se llevan a una estación de contenedores elegida por el propietario, siempre que se pueda trasladar de forma segura lo que puede representar un traslado nacional o internacional. Todo contenedor que presente daños y que vaya a ser trasladado debería manipularse y transportarse teniendo debidamente en cuenta sus defectos estructurales;
- .4 cuando un contenedor se someta a control los funcionarios autorizados deberían notificarlo al propietario, arrendatario y/o depositario del contenedor;
- .5 las disposiciones que figuran en el presente anexo no son exhaustivas para todos los tipos de contenedores ni para todos los defectos o combinaciones de defectos posibles;
- .6 los daños sufridos por un contenedor pueden parecer graves sin que por eso representen un riesgo manifiesto para la seguridad. Ciertos daños, como por ejemplo la presencia de agujeros, pueden hacer que el contenedor incumpla la normativa aduanera, aunque no revistan importancia para la estructura; y
- .7 los daños importantes pueden ser resultado de duros golpes que podían estar causados por la manipulación indebida del contenedor o de otros contenedores, o por movimientos considerables de la carga dentro del contenedor. Por tanto, debería prestarse especial atención a las señales de daños recientes provocados por golpes.

3 FORMACIÓN DE LOS FUNCIONARIOS SUPERVISADOS

La Parte Contratante que ejerce el control debería garantizar que los funcionarios autorizados encargados de llevar a cabo las evaluaciones y de aplicar las medidas de control reciban la formación necesaria para ello. Dicha formación debería comprender tanto enseñanza teórica como instrucción práctica.

4 COMPONENTES VULNERABLES DE LA ESTRUCTURA Y DEFINICIÓN DE DEFECTOS ESTRUCTURALES GRAVES EN CADA COMPONENTE

4.1 Los componentes de la estructura que figuran a continuación son vulnerables y deberán examinarse para descubrir si presentan defectos graves.

Componente vulnerable de la estructura	Defecto estructural grave
Largueros superiores	Deformación local de un larguero de más de 60 mm, o separación, grietas o rasgaduras en el material del larguero de más de 45 mm de longitud. Nota: En algunos modelos de contenedores cisterna, los largueros superiores no son componentes estructurales significativos.
Largueros inferiores	Deformación local perpendicular a un larguero de más de 100 mm, o separación, grietas o rasgaduras en el material del larguero de más de 75 mm de longitud.
Vigas superiores	Deformación local de una viga superior de más de 80 mm, o grietas o rasgaduras de más de 80 mm de longitud.
Vigas inferiores	Deformación local de una viga inferior de más de 100 mm, o grietas o rasgaduras de más de 100 mm de longitud.
Postes de esquina	Deformación local de un poste de más de 50 mm, o rasgaduras o grietas de más de 50 mm de longitud.

Componente vulnerable de la estructura	Defecto estructural grave
Piezas de esquina e intermedias (cantonerías)	Faltan piezas de esquina, toda grieta o rasgadura en las piezas, toda deformación en las piezas que impida su acoplamiento perfecto a las piezas de trinca o de elevación, toda deformación en las piezas de más de 5 mm en relación con su plano original, toda abertura de una anchura superior a 66 mm, toda abertura de una longitud superior a 127 mm, toda reducción del espesor de la placa de la abertura superior que haga que dicho espesor se reduzca a menos de 23 mm o toda separación de la soldadura de los componentes contiguos a las piezas de 50 mm de longitud.
Estructura inferior	Faltan dos o más travesaños adyacentes, o están separados de los largueros inferiores. Falta un veinte por ciento (20%) o más del número total de travesaños, o están separados. Nota: Si se permite proseguir el transporte, es sumamente importante que se impida la caída de travesaños sueltos durante el transporte.
Engranajes de las barras de cierre	No funciona uno o más de los engranajes de las barras de cierre interiores. Nota: Algunos contenedores están proyectados y aprobados (tal como queda registrado en la placa CSC) para funcionar con una puerta abierta o sin puerta.

4.2 El efecto de dos o más fallos en el mismo componente vulnerable de la estructura puede ser tan grave o más que el efecto de un solo fallo indicado en el cuadro anterior, aunque cada uno de los fallos por separado sea menos grave que los fallos indicados en el cuadro. En estos casos, el funcionario autorizado podrá detener el contenedor y solicitar más orientación a este respecto a la Parte Contratante.

4.3 En el caso de los contenedores cisterna, también debería examinarse el mecanismo de sujeción del depósito al armazón del contenedor y los elementos de servicio, a fin de detectar defectos estructurales graves fácilmente visibles que puedan equiparse a los indicados en el cuadro. Si se detectan tales efectos en cualquiera de estos componentes, el funcionario autorizado debería detener el contenedor.

4.4 En el caso de los contenedores plataforma con armazones del extremo desmontables, el mecanismo de montaje del armazón del extremo y los ejes de bisagra sobre los cuales gira el armazón del extremo también son estructuras vulnerables que deberían inspeccionarse a fin de detectar daños."

RESOLUCIÓN MSC.355(92)

(adoptada el 21 de junio de 2013)

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

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

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

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

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

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

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

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

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

ANEXO

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

ANEXO I

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

Capítulo I

Reglas comunes a todos los sistemas de aprobación

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

"Disposiciones generales

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

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

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

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

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

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

Regla 1

Placa de aprobación relativa a la seguridad

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

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

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

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

"APROBACIÓN DE SEGURIDAD CSC"

País de aprobación y referencia de aprobación

Fecha (mes y año) de fabricación

Número de identificación del fabricante del contenedor o, en el caso de los contenedores existentes respecto de los cuales no se conozca este número, el número asignado por la Administración

Masa bruta máxima de utilización (kg y lb)

Carga de apilamiento autorizada para 1,8g (kg y lb)

Fuerza utilizada para la prueba de rigidez transversal (newtons)."

- 4 Al final del párrafo 3, se añade el siguiente nuevo texto:

", a más tardar en la fecha de su próximo examen previsto, o antes de cualquier otra fecha aprobada por la Administración, siempre que no sea posterior al 1 de julio de 2015."

5 Al final del actual párrafo 4 se inserta el siguiente nuevo párrafo 5:

"5 Los contenedores que hayan sido construidos antes de 1 de julio de 2014 podrán mantener la placa de aprobación relativa a la seguridad autorizada por el Convenio antes de dicha fecha, a condición de que ese contenedor no se someta a ninguna modificación estructural."

Capítulo IV

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

Regla 9

Aprobación de los contenedores existentes

6 Los apartados 1 c) y 1 e) de la regla 9 se enmiendan, de modo que digan lo siguiente:

"c) capacidad de masa bruta máxima de utilización;"

"e) carga de apilamiento autorizada para 1,8g (kg y lb); y"

Regla 10

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

7 Los apartados c) y e) de la regla 10 se enmiendan, de modo que digan lo siguiente:

"c) capacidad de masa bruta máxima de utilización;"

"e) carga de apilamiento autorizada para 1,8g (kg y lb); y"

Apéndice

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

"MASA BRUTA MÁXIMA DE UTILIZACIÓN kg lb

CARGA DE APILAMIENTO AUTORIZADA PARA 1,8g kg lb

FUERZA UTILIZADA PARA LA PRUEBA DE RIGIDEZ TRANSVERSAL newtons"

9 Los puntos 4 a 8 del apéndice se enmiendan, de modo que digan lo siguiente:

"4 Masa bruta máxima de utilización (kg y lb).

5 Carga de apilamiento autorizada para 1,8g (kg y lb).

6 Fuerza utilizada para la prueba de rigidez transversal (newtons).

7 La resistencia de las paredes extremas sólo debe indicarse en la placa si dichas paredes están proyectadas para resistir una fuerza inferior o superior a 0,4 veces la fuerza gravitacional ejercida por la carga útil máxima autorizada, es decir 0,4Pg.

8 La resistencia de las paredes laterales sólo debe indicarse en la placa si dichas paredes están proyectadas para resistir una fuerza inferior o superior a 0,6 veces la fuerza gravitacional ejercida por la carga útil máxima autorizada, es decir 0,6Pg."

10 Los párrafos 10 y 11 actuales se sustituyen por los siguientes:

"10 Se indicará la resistencia al apilamiento sin una puerta en la placa solamente si se ha aprobado la utilización del contenedor sin una puerta. La marca deberá decir: CARGA DE APILAMIENTO AUTORIZADA SIN UNA PUERTA PARA 1,8g (... kg... lb). Esta marca se colocará al lado del valor correspondiente a la prueba de rigidez transversal (véase la línea 5).

11 Se indicará la resistencia transversal sin una puerta en la placa solamente si se ha aprobado la utilización del contenedor sin una puerta. La marca deberá decir: FUERZA UTILIZADA PARA LA PRUEBA DE RIGIDEZ TRANSVERSAL SIN UNA PUERTA (... newtons). Esta marca se colocará al lado del valor correspondiente a la prueba de apilamiento (véase la línea 6)."

ANEXO II

NORMAS Y PRUEBAS ESTRUCTURALES DE SEGURIDAD

11 Insértese el siguiente texto a continuación del título del capítulo II: "**Disposiciones generales**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

"CARGAS DE PRUEBA Y FUERZAS APLICADAS

Carga interior:

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

Fuerzas aplicadas externamente:

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

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

"CARGAS DE PRUEBA Y

FUERZAS APLICADAS PROCEDIMIENTOS DE PRUEBA

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

Fuerzas aplicadas externamente:

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

Carga interior:

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

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

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

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

Fuerzas aplicadas externamente:

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

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

iii) *Otros métodos:*

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

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

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

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

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

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

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

Fuerzas aplicadas externamente:

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

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

"CARGAS DE PRUEBA Y FUERZAS APLICADAS PROCEDIMIENTOS DE PRUEBA**a) Sobre el techo****Carga interior:**

Ninguna.

Fuerzas aplicadas externamente:

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

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

b) Sobre el piso

Carga interior:

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

Fuerzas aplicadas externamente:

Ninguna.

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

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

18 El título y el subtítulo del texto relativo a estas cargas y a las fuerzas aplicadas en la sección 4 (RIGIDEZ TRANSVERSAL) se sustituyen por el texto siguiente, respectivamente:

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

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

"CARGAS DE PRUEBA Y FUERZAS APLICADAS

Carga interior:

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

Fuerzas aplicadas externamente:

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

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

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

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

"CARGAS DE PRUEBA Y FUERZAS APLICADAS

Carga interior:

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

Fuerzas aplicadas externamente:

Ninguna."

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

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

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

"CARGA DE PRUEBA Y FUERZAS APLICADAS

Carga interior:

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

Fuerzas aplicadas externamente:

Ninguna."

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

"8 FUNCIONAMIENTO SIN UNA PUERTA

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

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

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

CARGAS DE PRUEBA Y FUERZAS
APLICADAS

PROCEDIMIENTOS DE PRUEBA

Apilamiento

Carga interior:

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

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

Fuerzas aplicadas externamente:

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

Rigidez transversal

Carga interior:

Ninguna.

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

Fuerzas aplicadas externamente:

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

ANEXO III

CONTROL Y VERIFICACIÓN

25 La sección 4 actual se sustituye por la siguiente:

"4 Componentes vulnerables de la estructura

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

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

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

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