

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.

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

Fuerzas aplicadas externamente:

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

b) Sobre el piso**Carga interior:**

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

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: 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>						
