

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 2014 Nr. 145

A. TITEL

*Internationale overeenkomst voor veilige containers (CSC);
(met Bijlagen)
Genève, 2 december 1972*

B. TEKST

De Engelse en de Franse tekst van de Overeenkomst, met Bijlagen, zijn geplaatst in *Trb.* 1976, 28. Zie voor correcties *Trb.* 1982, 50.

Voor de Engelse en de Franse tekst van de wijzigingen in Bijlage I bij de Overeenkomst van 2 april 1981 zie rubriek J van *Trb.* 1982, 50.

Voor de Engelse en de Franse tekst van de wijzigingen in Bijlagen I en II bij de Overeenkomst van 13 juni 1983 zie rubriek J van *Trb.* 1984, 24.

Voor de Engelse en de Franse tekst van de wijzigingen in de Bijlagen I en II bij de Overeenkomst van 17 mei 1991 zie rubriek J van *Trb.* 1992, 124.

Voor de Engelse en de Franse tekst van de wijzigingen in de Overeenkomst en in de Bijlagen bij de Overeenkomst van 4 november 1993 zie rubriek J van *Trb.* 1994, 58.

Voor de Engelse tekst van de wijzigingen in de Bijlagen bij de Overeenkomst van 3 december 2010 zie *Trb.* 2011, 164.

De Maritieme Veiligheidscommissie heeft in overeenstemming met artikel X van de Overeenkomst op 21 juni 2013 resolutie MSC.355(92) houdende wijzigingen in de Bijlagen bij de Overeenkomst aangenomen.

De Engelse tekst van de resolutie, met Bijlagen, luidt als volgt:¹⁾

Resolution MSC.355(92)

(adopted on 21 June 2013)

**Amendments to the International Convention for Safe Containers
(CSC), 1972**

The Maritime Safety Committee,

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

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

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

1. Adopts the amendments to the annexes of the Convention, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2. Determines, in accordance with paragraph 3 of article X of the Convention, that the said amendments shall enter into force on 1 July 2014 unless, prior to 1 January 2014, five or more of the Contracting Parties notify the Secretary-General of their objection to the amendments;

3. Requests the Secretary-General, in conformity with paragraph 2 of article X of the Convention, to communicate the certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Contracting Parties for their acceptance;

4. Also requests the Secretary-General to inform all Contracting Parties and Members of the Organization of any request and communication under article X of the Convention and of the date on which the amendments enter into force.

¹⁾ De Chinese, Franse, de Russische en de Spaanse tekst zijn niet opgenomen.

Het voor eensluidend gewaarmerkt afschrift is nog niet ontvangen. In de tekst kunnen derhalve onjuistheden voorkomen, die in een volgend Tractatenblad zullen worden gecorrigeerd.

Annex

Draft Amendments to the International Convention for Safe Containers (CSC), 1972

Annex I

Regulations for the testing, inspection, approval and maintenance of containers

CHAPTER I

REGULATIONS COMMON TO ALL SYSTEMS OF APPROVAL

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

“General Provisions

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

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

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

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

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

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

Regulation 1

Safety Approval Plate

2. Subparagraph 1(b) of regulation 1 is amended as follows:

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

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

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

“CSC SAFETY APPROVAL”

Country of approval and approval reference

Date (month and year) of manufacture

Manufacturer’s identification number of the container or, in the case of existing containers for which that number is unknown,

the number allotted by the Administration

Maximum operating gross mass (kg and lbs)

Allowable stacking load for 1.8 g (kg and lbs)

Transverse racking test force (newtons)”;

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

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

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

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

CHAPTER IV

REGULATIONS FOR APPROVAL OF EXISTING CONTAINERS AND NEW CONTAINERS NOT APPROVED AT TIME OF MANUFACTURE

Regulation 9

Approval of existing containers

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

“(c) maximum operating gross mass capability;”

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

Regulation 10

Approval of new containers not approved at time of manufacture

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

“(c) maximum operating gross mass capability;”

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

Appendix

8. The fourth, fifth and sixth lines of the model of the Safety Approval Plate reproduced in the appendix are amended as follows:
 “MAXIMUM OPERATING GROSS MASS kg lbs
 ALLOWABLE STACKING LOAD FOR 1.8 g kg lbs
 TRANSVERSE RACKING TEST FORCE newtons”
9. Items 4 to 8 of the appendix are amended as follows:
 “4. Maximum operating gross mass (kg and lbs).
 5. Allowable stacking load for 1.8 g (kg and lbs).
 6. Transverse racking test force (newtons).
 7. End-wall strength to be indicated on plate only if end-walls are designed to withstand a force of less or greater than 0.4 times the gravitational force by maximum permissible payload, i.e. 0.4Pg.
 8. Side-wall strength to be indicated on plate only if the side-walls are designed to withstand a force of less or greater than 0.6 times the gravitational force by maximum permissible payload, i.e. 0.6Pg.”
10. The existing paragraphs 10 and 11 are replaced as follows:
 “10. One door off stacking strength to be indicated on plate only if the container is approved for one door off operation. The marking shall show: ALLOWABLE STACKING LOAD ONE DOOR OFF FOR 1.8 g (... kg ... lbs). This marking shall be displayed immediately near the stacking test value (see line 5).
 11. One door off racking strength to be indicated on plate only if the container is approved for one door off operation. The marking shall show: TRANSVERSE RACKING TEST FORCE (... newtons). This marking shall be displayed immediately near the racking test value (see line 6).”

Annex II

Structural safety requirements and tests

11. After the heading of chapter II, the following text is inserted:
“General Provisions
 The following definitions shall be applied for the purpose of this annex:
 The letter *g* means the standard acceleration of gravity; *g* equals 9.8 m/s².
 The word *load*, when used to describe a physical quantity to which units may be ascribed, signifies mass.
Maximum operating gross mass or *Rating* or *R* means the maximum allowable sum of the mass of the container and its cargo. The let-

ter R is expressed in units of mass. Where the annexes are based on gravitational forces derived from this value, that force, which is an inertial force, is indicated as Rg .

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

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

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

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

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

“TEST LOAD AND APPLIED FORCES

Internal load:

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

Externally applied forces:

Such as to lift the sum of a mass of $2R$ in the manner prescribed (under the heading

TEST PROCEDURES).”

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

“TEST LOAD AND APPLIED FORCES	TEST PROCEDURES
Internal load:	(i) <i>Lifting from fork-lift pockets:</i>
A uniformly distributed load such that the sum of the mass of container and test load is equal to $1.25R$.	The container shall be placed on bars which are in the same horizontal plane, one bar being centred within each fork-lift pocket which is used for lifting the loaded container. The bars shall be of the same width as the forks intended to be used in the handling, and shall project into the fork pocket 75% of the length of the fork pocket.
Externally applied forces:	
Such as to lift the sum of a mass of $1.25R$ in the manner prescribed (under the heading TEST PROCEDURES).	

"TEST LOAD AND APPLIED FORCES	TEST PROCEDURES
<p>Internal load:</p> <p>A uniformly distributed load such that the sum of the mass of container and test load is equal to 1.25R. In the case of a tank container, when the test load of the internal load plus the tare is less than 1.25R, a supplementary load, distributed over the length of the tank, is to be added to the container.</p>	<p>(ii) <i>Lifting from grappler-arm positions:</i></p> <p>The container shall be placed on pads in the same horizontal plane, one under each grappler-arm position. These pads shall be of the same sizes as the lifting area of the grappler arms intended to be used.</p>
<p>Externally applied forces:</p> <p>Such as to lift the sum of a mass of 1.25R in the manner prescribed (under the heading TEST PROCEDURES).</p>	<p>iii) <i>Other methods:</i></p> <p>Where containers are designed to be lifted in the loaded condition by any method not mentioned in (A) or (B)(i) and (ii) they shall also be tested with the internal load and externally applied forces representative of the acceleration conditions appropriate to that method."</p>

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

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

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

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

"TEST LOAD AND APPLIED FORCES

Internal load:

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

Externally applied forces:

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

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

"TEST LOAD AND APPLIED FORCES	TEST PROCEDURES
(a) On roof	
Internal load: None.	The externally applied forces shall be applied vertically downwards to the outer surface of the weakest area of the roof of the container.
Externally applied forces:	
A concentrated gravitational force of 300 kg (660 lbs) uniformly distributed over an area of 600 mm x 300 mm (24 in x 12 in).	
(b) On floor	
Internal load: Two concentrated loads each of 2,730 kg (6,000 lbs) and each added to the container floor within a contact area of 142 cm ² (22 sq in).	The test should be made with the container resting on four level supports under its four bottom corners in such a manner that the base structure of the container is free to deflect.
Externally applied forces:	
None.	A testing device loaded to a mass of 5,460 kg (12,000 lbs), that is, 2,730 kg (6,000 lbs) on each of two surfaces, having, when loaded, a total contact area of 284 cm ² (44 sq in), that is, 142 cm ² (22 sq in) on each surface, the surface width being 180 mm (7 in) spaced 760 mm (30 in) apart, centre to centre, should be manoeuvred over the entire floor area of the container."

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

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

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

"TEST LOAD AND APPLIED FORCES

Internal load:

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

Externally applied forces:

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

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

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

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

“TEST LOAD AND APPLIED FORCES

Internal load:

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

Externally applied forces:

None.”

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

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

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

“TEST LOAD AND APPLIED FORCES

Internal load:

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

Externally applied forces: None.”

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

“8. **ONE DOOR OFF OPERATION**

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

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

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

TEST LOAD AND APPLIED FORCES	TEST PROCEDURES
Stacking	
<p>Internal load: A uniformly distributed load such that the sum of the mass of container and test load is equal to 1.8R.</p> <p>Externally applied forces: Such as to subject each of the four top corner fittings to a vertical downward force equal to $0.25 \times 1.8 \times$ the gravitational force of the allowable superimposed static stacking load.</p>	<p>The test procedures shall be as set forth under 2 STACKING</p>
Transverse racking	
<p>Internal load: None.</p> <p>Externally applied forces: Such as to rack the end structures of the container sideways. The forces shall be equal to those for which the container was designed.”</p>	<p>The test procedures shall be as set forth under 4 TRANSVERSE RACKING</p>

Annex III

Control and verification

25. The existing section 4 is replaced with the following:
- “4. **Structurally sensitive components**
- 4.1 The following components are structurally sensitive and should be examined for deficiencies in accordance with the following table:

(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)
Structurally sensitive component	Serious deficiency requiring immediate out-of-service determination	Deficiency requiring advice to owner and restrictions for transport	Restrictions to be applied in case of deficiencies according to column (iii)			
			Empty container		Loaded container	
			Sea transport	Other modes	Sea transport	Other modes
Top rail	Local deformation to the rail in excess of 60 mm or separation or cracks or tears in the rail material in excess of 45 mm in length. (see Note 1)	Local deformation to the rail in excess of 40 mm or separation or cracks or tears in the rail material in excess of 10 mm in length. (see Note 1)	No restriction	No restriction	Bottom lifting not allowed, Top lifting allowed only by use of spreaders without chains	Bottom lifting not allowed, Top lifting allowed only by use of spreaders without chains
Bottom rail	Local deformation perpendicular to the rail in excess of 100 mm or separation cracks or tears in the rail's material in excess of 75 mm in length (see Note 2)	Local deformation perpendicular to the rail in excess of 60 mm or separation cracks or tears in the rail's material: in excess of 25 mm in length in the upper flange; or b) of web in any length (see Note 2)	No restriction	No restriction	Lifting at (any) corner fitting not allowed	Lifting at (any) corner fitting not allowed
Header	Local deformation to the header in excess of 80 mm or cracks or tears in excess of 80 mm in length	Local deformation to the header in excess of 50 mm or cracks or tears in excess of 10 mm in length	Container shall not be overstowed	No restriction	Container shall not be overstowed	No restriction
Sill	Local deformation to the sill in excess of 100 mm or cracks or tears in excess of 100 mm in length.	Local deformation to the sill in excess of 60 mm or cracks or tears in excess of 10 mm in length	Container shall not be overstowed	No restrictions	Container shall not be overstowed	No restrictions
Corner posts	Local deformation to the post in excess of 50 mm or cracks or tears in excess of 50 mm in length	Local deformation to the post in excess of 30 mm or cracks or tears of any length	Container shall not be overstowed	No restrictions	Container shall not be overstowed	No restrictions

(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)
Structurally sensitive component	Serious deficiency requiring immediate out-of-service determination	Deficiency requiring advice to owner and restrictions for transport	Restrictions to be applied in case of deficiencies according to column (iii)			
			Empty container		Loaded container	
			Sea transport	Other modes	Sea transport	Other modes
Corner and intermediate fittings	Missing corner fittings, any through cracks or tears in the fitting, any deformation of the fitting that precludes full engagement of the securing or lifting fittings (see Note 3) or any weld separation of adjoining components in excess of 50 mm in length	Weld separation of adjoining components of 50 mm or less	Container shall not be lifted on board a ship if the damaged fittings prevent safe lifting or securing.	Container shall be lifted and handled with special care	Container shall not be loaded on board a ship.	Container shall be lifted and handled with special care
		Any reduction in the thickness of the plate containing the top aperture that makes it less than 25 mm thick	Container shall be lifted and handled with special care Container shall not be overstowed when twistlocks have to be used	Container shall be lifted and handled with special care	Container shall not be lifted by the top corner fittings.	Container shall be lifted and handled with special care.
		Any reduction in the thickness of the plate containing the top aperture that makes it less than 26 mm thick	Container shall not be overstowed when fully automatic twistlocks are to be used	Container shall be lifted and handled with special care	Container shall not be used with fully automatic twistlocks.	Container shall be lifted and handled with special care.
		<p>Note 3 The full engagement of securing or lifting fittings is precluded if there is any deformation of the fitting beyond 5 mm from its original plane, any aperture width greater than 66 mm, any aperture length greater than 127 mm or any reduction in thickness of the plate containing the top aperture that makes it less than 23 mm thick.</p>				
Understructure	Two or more adjacent cross members missing or detached from the bottom rails. 20% or more of the total number of cross members missing or detached. (see Note 4)	One or two cross members missing or detached (see Note 4)	No restrictions	No restrictions	No restrictions	No restrictions
		More than two cross members missing or detached (see Notes 4 and 5)	No restrictions	No restrictions	Maximum payload shall be restricted to 0.5 x P	Maximum payload shall be restricted to 0.5 x P
<p>Note 4: If onward transport is permitted, it is essential that detached cross members are precluded from falling free. Note 5: Careful cargo discharge is required as forklift capability of the understructure might be limited.</p>						
Locking rods	One or more inner locking rods are non-functional (see Note 6)	One or more outer locking rods are non-functional (see Note 6)	Container shall not be overstowed	No restriction	Container shall not be overstowed. Cargo shall be secured against the container frame and the door shall not be used to absorb acceleration forces – otherwise maximum payload shall be restricted to 0.5 P	Cargo shall be secured against the container frame and the door shall not be used to absorb acceleration forces – otherwise maximum payload shall be restricted to 0.5 P
<p>Note 6: Some containers are designed and approved (and so recorded on the CSC Plate) to operate with one door open or removed.</p>						

C. VERTALING

Zie *Trb.* 1976, 28, voor correcties zie *Trb.* 1982, 50 en de rubrieken J van *Trb.* 1982, 50, *Trb.* 1984, 24, *Trb.* 1992, 124, *Trb.* 1994, 58 en *Trb.* 2011, 164.

De vertaling van de op 21 juni 2013 aangenomen resolutie MSC.355(92) houdende wijzigingen in de Bijlagen bij de Overeenkomst luidt als volgt:

Resolutie MSC.355(92)

(Aangenomen op 21 juni 2013)

Wijzigingen van de Internationale Overeenkomst voor veilige containers (CSC), 1972

De Maritieme Veiligheidscommissie,

Herinnerend aan artikel 28, letter b, van het Verdrag inzake de Internationale Maritieme Organisatie betreffende de taken van de Commissie,

Gelet op artikel X van de Internationale Overeenkomst voor veilige containers, 1972 (hierna te noemen „de Overeenkomst”) inzake de bijzondere procedure voor het wijzigen van de bijlagen bij deze Overeenkomst,

Na overweging, tijdens haar tweeënnegentigste zitting, van de voorgestelde wijzigingen van de Overeenkomst in overeenstemming met de procedure vervat in artikel X, eerste en tweede lid, van de Overeenkomst,

1. Neemt de wijzigingen van de bijlagen bij de Overeenkomst aan, waarvan de tekst is vervat in de bijlage bij deze resolutie;

2. Besluit, overeenkomstig artikel X, derde lid, van de Overeenkomst dat de bedoelde wijzigingen in werking treden op 1 juli 2014, tenzij vóór 1 januari 2014 vijf of meer van de Overeenkomstsluitende Partijen bezwaren tegen de wijzigingen kenbaar hebben gemaakt;

3. Verzoekt de Secretaris-Generaal, in overeenstemming met artikel X, tweede lid, van de Overeenkomst, voor eensluidend gewaarmerkte

afschriften van deze resolutie en van de tekst van de in de bijlage vervatte wijzigingen ter aanvaarding te doen toekomen aan alle Overeenkomstsluitende Partijen;

4. Verzoekt de Secretaris-Generaal voorts alle Overeenkomstsluitende Partijen en Leden van de Organisatie in kennis te stellen van alle verzoeken en mededelingen uit hoofde van artikel X van de Overeenkomst en van de datum waarop de wijzigingen van kracht worden.

Ontwerpwijzigingen van de Internationale Overeenkomst voor veilige containers (CSC), 1972

Bijlage I

Bepalingen voor het beproeven, inspecteren, goedkeuren en het onderhoud van containers

HOOFDSTUK I

BEPALINGEN DIE ALLE GOEDKEURINGSSYSTEMEN GEMEEN HEBBEN

1. Na het kopje van hoofdstuk I wordt de volgende tekst ingevoegd:

„Algemene bepalingen

Voor de toepassing van deze Overeenkomst worden de volgende definities gehanteerd:

De letter g staat voor standaardversnelling van de zwaartekracht; g is gelijk aan $9,8 \text{ m/s}^2$.

Het begrip *belasting*, wanneer gebruikt om een fysieke kwantiteit te beschrijven waaraan eenheden kunnen worden toegeschreven, staat voor massa.

Maximale brutomassa tijdens vervoer of toegestaan gewicht of R is de maximaal toegestane massa van de container tezamen met zijn lading. De letter R wordt uitgedrukt in eenheden van massa. Waar de bijlagen gebaseerd zijn op vormen van zwaartekracht die van deze waarde zijn afgeleid, wordt die kracht, die een inertiekracht is, aangeduid als Rg .

Maximaal toegestaan ladinggewicht of P is het verschil tussen de maximale brutomassa tijdens het vervoer of toegestaan gewicht en tarra. De letter P wordt uitgedrukt in eenheden van massa. Waar de bijlagen gebaseerd zijn op de vormen van zwaartekracht die van deze waarde zijn afgeleid, wordt die kracht, die een inertiekracht is, aangeduid als Pg .

Tarra is de massa van de lege container, met inbegrip van de daaraan vast aangebrachte voorzieningen.”

Bepaling 1

Veiligheidskeurplaat

2. Paragraaf 1(b) van bepaling 1 wordt als volgt gewijzigd:
 „b. Op elke container dienen alle aanduidingen van de maximale brutomassa tijdens vervoer overeen te stemmen met de gegevens inzake de maximale brutomassa tijdens vervoer op de veiligheidskeurplaat.”;
3. Paragraaf 2(a) wordt als volgt gewijzigd:
 „a. De plaat bevat de volgende gegevens in ten minste de Engelse of de Franse taal:
 „CSC VEILIGHEIDSKEUR”
 Land waar de goedkeuring is verkregen en goedkeuringsnummer
 Datum (maand en jaar) van fabricage
 Door de fabrikant van de container toegewezen identificatienummer of, in het geval van bestaande containers waarvan dat nummer onbekend is,
 het door de Administratie toegewezen nummer,
 Maximale brutomassa tijdens vervoer (in kg en lb)
 Toelaatbare stapelbelasting bij 1,8 g (in kg en lb)
 Kracht bij de torsieproefing (in newton)”;
4. Aan het eind van paragraaf 3 wordt de volgende nieuwe tekst ingevoegd:
 „op het moment van of voor de volgende geplande controle of voor een andere datum, goedgekeurd door de Administratie, mits dat uiterlijk 1 juli 2015 is.”;
5. Na de huidige paragraaf 4 wordt een nieuwe paragraaf 5 ingevoegd die luidt als volgt:
 „5. Een container waarvan de constructie voltooid was vóór 1 juli 2014, kan de veiligheidskeurplaat die vóór die datum op grond van de Overeenkomst was toegestaan, behouden, zo lang er geen structurele wijzigingen aan die container plaatsvinden.”.

HOOFDSTUK IV

BEPALINGEN VOOR DE GOEDKEURING VAN BESTAANDE
 CONTAINERS EN VAN NIEUW VERVAARDIGDE MAAR NOG
 NIET GOEDGEKEURDE CONTAINERS

Bepaling 9

Goedkeuring van bestaande containers

6. De paragrafen 1(c) en 1(e) worden als volgt gewijzigd:

- „c. maximale brutomassa tijdens vervoer;”
 „e. toelaatbare stapelbelasting bij 1,8 g (in kg en lb); en”

Bepaling 10

Goedkeuring van nieuw vervaardigde maar nog niet goedgekeurde containers

7. De paragrafen c. en e. worden als volgt gewijzigd:
 „c. maximale brutomassa tijdens vervoer;”
 „e. toelaatbare stapelbelasting bij 1,8 g (in kg en lb); en”

Aanhangsel

8. De regels vier, vijf en zes van het model voor de veiligheidskeurplaat zoals weergegeven in het aanhangsel worden als volgt gewijzigd:
 „MAXIMUM OPERATING GROSS MASS kg lbs
 ALLOWABLE STACKING LOAD FOR 1.8 g kg lbs
 TRANSVERSE RACKING TEST FORCE newtons”
9. De punten 4 tot en met 8 van het aanhangsel worden als volgt gewijzigd:
- „4. maximale brutomassa tijdens vervoer (kg and lbs).
 5. toelaatbare stapelbelasting bij 1,8 g (in kg en lb).
 6. kracht bij de torsieproefing (in newton).
 7. De kopwandsterkte dient alleen op de plaat te worden aangegeven indien de kopwanden zo zijn ontworpen dat zij een kracht van minder of meer dan 0,4 maal de zwaartekracht bij het maximaal toegestaan ladinggewicht, d.w.z. 0,4 Pg, kunnen weerstaan.
 8. De zijwandsterkte dient alleen op de plaat te worden aangegeven indien de zijwanden zo zijn ontworpen dat zij een kracht van minder of meer dan 0,6 maal de zwaartekracht bij het maximaal toegestaan ladinggewicht, d.w.z. 0,6 Pg, kunnen weerstaan.”
10. De huidige paragrafen 10 en 11 worden als volgt vervangen:
- „10. De stapelsterkte bij één ontbrekende deur dient alleen op de plaat te worden aangegeven indien de container is goedgekeurd voor gebruik met één ontbrekende deur. De markering luidt als volgt: ALLOWABLE STACKING LOAD ONE DOOR OFF FOR 1,8 g (... kg ... lbs) / toelaatbare stapelbelasting bij één ontbrekende deur bij 1,8 g (... kg ... lbs). Deze markering wordt vlak naast de waarde van de stapelproefing aangegeven (zie regel 5).
 11. De belastingswaarde bij torsieproefing bij één ontbrekende deur dient alleen op de plaat te worden aangegeven indien de container is goedgekeurd voor gebruik met één ontbrekende deur. De markering luidt als volgt: TRANSVERSE RACKING TEST

FORCE (... newtons) kracht bij. Deze markering wordt vlak naast de waarde van de torsieproefing aangegeven (zie regel 6).”

Bijlage II

Vereisten en proeven inzake structurele veiligheid

11. Na het kopje van hoofdstuk II wordt de volgende tekst ingevoegd:

„Algemene bepalingen

Voor de toepassing van deze Overeenkomst worden de volgende definities gehanteerd:

De letter g staat voor standaardversnelling van de zwaartekracht; g is gelijk aan 9.8 m/s^2 .

Het begrip *belasting*, wanneer gebruikt om een fysieke kwantiteit te beschrijven waaraan eenheden kunnen worden toegeschreven, staat voor massa.

Maximale brutomassa tijdens vervoer of toegestaan gewicht of R is de maximaal toegestane massa van de container tezamen met zijn lading. De letter R wordt uitgedrukt in eenheden van massa. Waar de bijlagen gebaseerd zijn op vormen van zwaartekracht die van deze waarde zijn afgeleid, wordt die kracht, die een inertiekracht is, aangeduid als Rg .

Maximaal toegestaan ladinggewicht of P is het verschil tussen de maximale brutomassa tijdens het vervoer of toegestaan gewicht en tarra. De letter P wordt uitgedrukt in eenheden van massa. Waar de bijlagen gebaseerd zijn op de vormen van zwaartekracht die van deze waarde zijn afgeleid, wordt die kracht, die een inertiekracht is, aangeduid als Pg .

Tarra is de massa van de lege container, met inbegrip van de daaraan vast aangebrachte voorzieningen.”

12. De eerste zin van de Inleiding van bijlage II (Vereisten en proeven inzake structurele veiligheid) wordt gewijzigd en luidt als volgt:

„Bij het vaststellen van de vereisten in deze bijlage is men ervan uitgegaan dat in alle fasen van behandeling van containers de krachten ten gevolge van beweging, plaatsing, stapeling en het zwaartekracht-effect van de beladen container, alsook krachten van buitenaf, de ontwerpsterkte van de container niet te boven zullen gaan.”

13. In Deel 1 (Hijsen), 1(A) (Hijsen gebruik makend van de hoekstukken) wordt de tekst betreffende beproevingsbelasting en toegepaste krachten als volgt gewijzigd:

„BEPROEVINGSBELASTING EN TOEGEPASTE KRACHTEN

Inwendige belasting:

Een zodanig uniform verdeelde belasting dat de totale massa van de container en de beproevingsbelasting gelijk is aan $2R$. In het geval van een tankcontainer dient, indien de beproevingsbelasting van de

inwendige belasting plus de tarra minder is dan 2R, een aanvullende belasting, verdeeld over de lengte van de tank, aan de container te worden toegevoegd.

Uitwendige belasting:

Zodanig dat de totale massa van 2R wordt gehesen op de voorgeschreven wijze (onder het hoofd BEPROEVINGS PROCEDURES).”

14. Deel I(B) (Hijsen volgens andere aanvullende methoden) wordt gewijzigd en luidt als volgt:

BEPROEVINGSBELASTING EN TOEGEPASTE KRACHTEN	BEPROEVINGS PROCEDURES
<p>Inwendige belasting:</p>	<p>i) <i>Heffen met behulp van lepelsleuven:</i></p>
<p>Een zodanig uniform verdeelde belasting dat de totale massa van de container en de beproevingsbelasting gelijk is aan 1,25 R.</p>	<p>De container dient te worden geplaatst op staven die zich in hetzelfde horizontale vlak bevinden, met een staaf geschoven in elke lepelsleuf die wordt gebruikt voor het heffen van de beladen container. De staven dienen dezelfde breedte te hebben als de lepels bestemd voor gebruik bij het hanteren van de container en dienen voor 75% van de lengte van de lepelsleuf daarin te steken.</p>
<p>Uitwendige belasting:</p>	
<p>Zodanig dat de totale massa van 1,25 R wordt opgehesen op de voorgeschreven wijze (onder het hoofd BEPROEVINGS PROCEDURES).</p>	
<p>Inwendige belasting:</p>	<p>ii) <i>Hijsen met behulp van aangrijppingspunten voor hijsarmen:</i></p>
<p>Een zodanig uniform verdeelde belasting dat de totale massa van de container en de beproevingsbelasting gelijk is aan 1,25 R. In het geval van een tankcontainer dient, indien de beproevingsbelasting van de inwendige belasting plus de tarra minder is dan 1,25 R, een aanvullende belasting, verdeeld over de lengte van de tank, aan de container te worden toegevoegd.</p>	<p>De container dient te worden geplaatst op steunblokkjes waarvan de bovenzijden zich in hetzelfde horizontale vlak bevinden, met een blokje onder elk aangrijppingspunt voor de hijsarmen. Deze steunblokkjes dienen dezelfde grootte te hebben als het aangrijppingsoppervlak van de te gebruiken punten.</p>
<p>Uitwendige belasting:</p>	
<p>Zodanig dat de totale massa van 1,25 R wordt opgehesen op de voorgeschreven wijze (onder het hoofd BEPROEVINGS PROCEDURES).</p>	
<p></p>	<p>iii) <i>Andere methoden</i></p>
<p></p>	<p>Wanneer de containers zo zijn ontworpen dat zij in beladen toestand dienen te worden opgehesen volgens een niet in (A) of (B) (i) en (ii) genoemde methode, dienen zij tevens te worden beproefd met de in- en uitwendige belasting die representatief is voor de aan die methode eigen versnellingswaarden.”</p>

15. De paragrafen 1 en 2 van deel 2 (Stapelen) worden gewijzigd en luiden als volgt:

„1. Wanneer bij internationaal vervoer de omstandigheden zodanig zijn dat de maximale verticale versnelling aanmerkelijk afwijkt van 1,8 g en wanneer het gebruik van de container op betrouwbare en doeltreffende wijze is beperkt tot zodanige vervoersomstandigheden, mag het stapelgewicht worden aangepast aan de bijbehorende versnellingswaarden.

2. Na geslaagde voltooiing van deze beproeving kan de toelaatbare statische stapelbelasting op de bovenzijde van de container worden bepaald, die dient te worden aangegeven op de veiligheidskeurplaat in de rubriek TOELAATBARE STAPELBELASTING VAN 1,8 g (in kg en lb).”

16. In deel 2 (Stapelen) wordt de tekst betreffende beproevingsbelasting en toegepaste krachten als volgt gewijzigd:

„BEPROEVINGSBELASTING EN TOEGEPASTE KRACHTEN

Inwendige belasting:

Een zodanig uniform verdeelde belasting dat de totale massa van de container en de beproevingsbelasting gelijk is aan 1,8 R. Tankcontainers kunnen in tartratoestand worden beproefd.

Uitwendige belasting:

Zodanig dat elk van de vier bovenhoekstukken wordt onderworpen aan een verticale neerwaartse kracht gelijk aan 0,25 x 1,8 x de toelaatbare statische stapelbelasting.”

17. Deel 3 (Puntbelasting) wordt gewijzigd en luidt als volgt:

„BEPROEVINGSBELASTING EN TOEGEPASTE KRACHTEN

BEPROEVINGSPROCEDURES

a. Op het dak

Inwendige belasting:

Geen.

De uitwendige krachten dienen verticaal in neerwaarse richting te worden uitgeoefend op het buitenoppervlak van het zwakste gedeelte van het dak van de container.

Uitwendige belasting:

Een geconcentreerde zwaartekracht van 300 kg, gelijkmatig verdeeld over een oppervlak van 600 mm x 300 mm.

b. Op de vloer

 „BEPROEVINGSBELASTING EN TOEGEPASTE KRACHTEN

BEPROEVINGSPROCEDURES

Inwendige belasting:

Twee geconcentreerde massa's van elk 2.730 kg, ieder toegevoegd aan de containervloer binnen een oppervlak van 142 cm²

De beproeving dient te geschieden met de container rustend op vier steunen waarvan de bovenzijden in één horizontaal vlak liggen onder zijn vier bodemhoeken, op zodanige wijze dat de structuur van het bodemraam van de container vrij kan buigen.

Uitwendige belasting:

Geen.

Er dient een beproevingsapparaat (beladen tot een massa van 5.460 kg, d.w.z. 2.730 kg op elk van de twee oppervlakken, dus in beladen staat met een totaal raakvlak van 284 cm², 142 cm², op elk oppervlak, met een breedte van 180 mm op onderlinge afstand van 76 mm van hart tot hart over het gehele vloeroppervlak van de container te worden bewogen.

18. Het kopje en het onderkopje van deel 4 (TORSIEBEPROEVING) worden gewijzigd en luiden respectievelijk:

„BEPROEVINGSBELASTING EN TOEGEPASTE KRACHTEN” en „**Inwendige belasting:**”.

19. De tekst in deel 5 (WEERSTAND TEGEN VERVORMING IN DE LENGTERICHTING (STATISCHE TEST)) betreffende beproevingsbelasting en toegepaste krachten wordt gewijzigd en luidt als volgt:

„BEPROEVINGSBELASTING EN TOEGEPASTE KRACHTEN

Inwendige belasting:

Een zodanig gelijkmatig verdeelde belasting, dat de totale massa van de container en de beproevingsbelasting gelijk is aan de maximale brutomassa tijdens vervoer of het toegestaan gewicht R. In het geval van een tankcontainer dient, wanneer de massa van de inwendige belasting plus de tarra minder is dan de maximale brutomassa of het toegestaan gewicht R, een aanvullende belasting aan de container te worden toegevoegd.

Uitwendige belasting:

Zodanig dat elke zijkant van de container in de lengterichting wordt onderworpen aan druk- en trekkrachten van de grootte R_g, d.w.z. een gecombineerde kracht van 2 R_g op het bodemraam van de container in zijn geheel.”

20. De eerste alinea van deel 6 (kopwanden) wordt gewijzigd en luidt als volgt:

„De kopwanden dienen een kracht te kunnen weerstaan van niet minder dan 0,4 maal de kracht die gelijk is aan de zwaartekracht bij het maximaal toelaatbare laadvermogen. Indien de kopwanden evenwel zo zijn ontworpen dat zij een kracht van minder of meer dan 0,4 maal de zwaartekracht bij het maximaal toelaatbare laadvermogen kunnen weer-

staan, dient een zodanige sterktefactor te worden aangegeven op de veiligheidskeurplaat overeenkomstig bijlage I, bepaling 1.”

21. De tekst in deel 6 (kopwanden) betreffende beproevingsbelasting en toegepaste krachten wordt gewijzigd en luidt als volgt:

„BEPROEVINGSBELASTING EN TOEGEPASTE KRACHTEN

Inwendige belasting:

Zodanig dat de kopwand van binnen wordt onderworpen aan een gelijkmatig verdeelde kracht van 0,4 Pg of aan een zodanige andere kracht waarvoor de container is ontworpen.

Uitwendige belasting:

Geen.”

22. De eerste alinea van deel 7 (ZIJWANDEN) wordt gewijzigd en luidt als volgt:

„De zijwanden dienen een kracht te kunnen weerstaan van niet minder dan 0,6 maal de kracht die gelijk is aan de zwaartekracht bij het maximaal toelaatbare laadvermogen. Indien de zijwanden evenwel zo zijn ontworpen dat zij een kracht van minder of meer dan 0,6 maal de zwaartekracht bij het maximaal toelaatbare laadvermogen kunnen weerstaan, dient een zodanige sterktefactor te worden aangegeven op de veiligheidskeurplaat overeenkomstig bijlage I, bepaling 1.”

23. De tekst in deel 7 (ZIJWANDEN) betreffende beproevingsbelasting en toegepaste krachten wordt gewijzigd en luidt als volgt:

„BEPROEVINGSBELASTING EN TOEGEPASTE KRACHTEN

Inwendige belasting:

Zodanig dat de zijwand van binnen wordt onderworpen aan een gelijkmatig verdeelde kracht van 0,6 Pg of aan een zodanige andere kracht waarvoor de container is ontworpen.

Uitwendige belasting: Geen.”

24. Het huidige deel 8 (GEBRUIK MET ÉÉN ONTBREKENDE DEUR) wordt vervangen en luidt als volgt:

„8. **GEBRUIK MET ÉÉN ONTBREKENDE DEUR**

8.1. Containers waarvan één deur is verwijderd zijn aanzienlijk minder goed bestand tegen belasting door het stapelen van containers en hebben mogelijk een verminderde stapelsterkte. Het verwijderen van een deur van een container die in gebruik is, wordt beschouwd als een wijziging van de container. Containers dienen te worden goedgekeurd voor gebruik met één ontbrekende deur. Deze goedkeuring dient te worden gebaseerd op de onderstaande beproevingsresultaten.

8.2. Nadat de stapelbeproeving met succes is voltooid, kan de toelaatbare statische stapelbelasting op de bovenzijde van de container worden bepaald, die op de veiligheidskeurplaat dient te worden aangegeven, vlak onder regel 5: TOELAATBAAR STAPELGEWICHT BIJ 1,8 g (kg en lbs) BIJ ÉÉN ONTBREKENDE DEUR.

8.3. Nadat de torsieproefing met succes is voltooid, dient de kracht bij torsieproefing op de veiligheidskeurplaat te worden aangegeven, vlak onder regel 6: TORSIEBEPROEVING MET EEN ONTBREKENDE DEUR (newton)

„BEPROEVINGSBELASTING EN TOEGEPASTE KRACHTEN

BEPROEVINGSPROCEDURES

Stapelen

Inwendige belasting:

Een zodanig uniform verdeelde belasting dat de totale massa van de container en de beproevingsbelasting gelijk is aan 1,8R.

De beproevingsprocedures dienen in overeenstemming te zijn met het bepaalde onder **2 STAPELEN**

Uitwendige belasting:

Zodanig dat elk van de vier bovenste hoekstukken wordt onderworpen aan een verticale neerwaartse kracht gelijk aan 0,25 x 1,8 x de toelaatbare statische stapelbelasting

Torsieproefing

Inwendige belasting:

Geen.

De beproevingsprocedures dienen in overeenstemming te zijn met het bepaalde onder **4 TORSIEBEPROEVING**.

Uitwendige belasting:

Zodanig dat aan de kopstructuren van de containers zijwaarts wordt getrokken en geduwd. De krachten dienen gelijk te zijn aan die waarvoor de container werd ontworpen.”

Bijlage III

Controle en verificatie

25. Het huidige deel 4 wordt vervangen door:

„4. **Kwetsbare constructies**

4.1 De volgende onderdelen hebben een kwetsbare constructie en dienen conform de volgende tabel op ernstige gebreken te worden gecontroleerd:

i.	ii.	iii.	iv.	v.	vi.	vii.
Onderdeel met een kwetsbare constructie	Ernstig gebrek op grond waarvan de container onmiddellijk buiten bedrijf moet worden gesteld	Gebrek waarover de eigenaar moet worden bericht en beperkingen moeten worden gesteld aan het vervoer	Op te leggen beperkingen in het geval van gebreken uit kolom iii			
			Lege container		Beladen container	
			Vervoer over zee	Andere vervoerswijzen	Vervoer over zee	Andere vervoerswijzen
Bovenrail	Plaatselijke vervorming van de rail groter dan 60 mm of scheurvorming in de las of barsten of scheuren in het railmateriaal groter dan 45 mm in de lengte. (Zie noot 1)	Plaatselijke vervorming van de rail groter dan 40 mm of scheurvorming in de las of barsten of scheuren in het railmateriaal groter dan 10 mm in de lengte. (Zie noot 1)	Geen beperkingen	Geen beperkingen	Heffen door bevestiging aan de onderzijde verboden. Heffen door bevestiging aan de bovenzijde uitsluitend toegestaan met spreaders zonder ketting	Heffen door bevestiging aan de onderzijde verboden. Heffen door bevestiging aan de bovenzijde uitsluitend toegestaan met spreaders zonder ketting
Noot 1: Bij sommige tankcontainerontwerpen is de bovenrail geen onderdeel dat voor de constructie belangrijk is.						
Onderrail	Plaatselijke vervorming loodrecht op de rail groter dan 100 mm of scheurvorming in de las of barsten of scheuren in het railmateriaal groter dan 75 mm in de lengte. (Zie noot 2)	Plaatselijke vervorming loodrecht op de rail groter dan 60 mm of scheurvorming in de las of barsten of scheuren in het railmateriaal groter dan 25 mm in de lengte; groter dan 25 mm in de lengte in de bovenste flens; of b) van een spant van willekeurige lengte. (Zie noot 2)	Geen beperkingen	Geen beperkingen	Hijzen aan een hoekstuk verboden	Hijzen aan een hoekstuk verboden
Noot 2: De bodemflens behoort niet tot het railmateriaal.						
Bovenligger	Plaatselijke vervorming van de bovenligger groter dan 80 mm of barsten of scheuren groter dan 80 mm in de lengte.	Plaatselijke vervorming van de bovenligger groter dan 50 mm of barsten of scheuren groter dan 10 mm in de lengte.	Container mag niet overbeladen worden	Geen beperkingen	Container mag niet overbeladen worden	Geen beperkingen
Onderligger	Plaatselijke vervorming van de onderligger groter dan 100 mm of scheuren groter dan 100 mm in de lengte.	Plaatselijke vervorming van de onderligger groter dan 60 mm of scheuren groter dan 10 mm in de lengte.	Container mag niet overbeladen worden	Geen beperkingen	Container mag niet overbeladen worden	Geen beperkingen

i.	ii.	iii.	iv.	v.	vi.	vii.
Onderdeel met een kwetsbare constructie	Ernstig gebrek op grond waarvan de container onmiddellijk buiten bedrijf moet worden gesteld	Gebrek waarover de eigenaar moet worden bericht en beperkingen moeten worden gesteld aan het vervoer	Op te leggen beperkingen in het geval van gebreken uit kolom iii			
			Lege container		Beladen container	
			Vervoer over zee	Andere vervoerswijzen	Vervoer over zee	Andere vervoerswijzen
Hoekstijlen	Plaatselijke vervorming vande hoekstijl groter dan 50 mm of barsten of scheuren groter dan 50 mm in de lengte.	Plaatselijke vervorming van de hoekstijl groter dan 30 mm of barsten of scheuren, ongeacht de lengte	Container mag niet overbeladen worden	Geen beperkingen	Container mag niet overbeladen worden	Geen beperkingen
Hoekstukken en tussenstukken	Ontbrekende hoekstukken, doorlopende barsten of scheuren in de stukken, vervorming van de stukken waardoor de container niet meer goed gezekerd kan worden (zie noot 3) voor vervoer, of een loslatende lasverbinding tussen aangrenzende onderdelen over meer dan 50 mm in de lengte	Loslatende lasverbinding tussen aangrenzende onderdelen over minder dan 50 mm	Een container mag niet aan boord van een schip gehesen worden, indien gezekerd hijsen of bevestigen onmogelijk is vanwege beschadigde stukken	De container dient met extra zorg gehesen en behandeld te worden.	De container mag niet aan boord van een schip geplaatst worden.	De container dient met extra zorg gehesen en behandeld te worden.
		Een verminderde dikte van de plaat met de bovenopening waardoor deze minder dan 25 mm dik wordt	De container dient met extra zorg gehesen en behandeld te worden. De container mag niet overbeladen worden wanneer er twistlocks moeten worden gebruikt	De container dient met extra zorg gehesen en behandeld te worden.	De container mag niet aan de bovenste hoekstukken gehesen worden.	De container dient met extra zorg gehesen en behandeld te worden.
		Een verminderde dikte van de plaat met de bovenopening waardoor deze minder dan 26 mm dik wordt	Container mag niet overbeladen worden wanneer er volautomatische twistlocks moeten worden gebruikt.	De container dient met extra zorg gehesen en behandeld te worden.	Container mag niet worden gebruikt met volautomatische twistlocks	De container dient met extra zorg gehesen en behandeld te worden.
	Noot 3: De container kan niet meer goed gezekerd worden voor vervoer indien de vervorming van het stuk groter dan 5 mm ten opzichte van het oorspronkelijke vlak, een opening die breder is dan 66 mm, een opening die langer is dan 127 mm, een verminderde dikte van de plaat met de bovenopening waardoor deze minder dan 25 mm dik wordt.					
Onderstructuur	Twee of meer aangrenzende dwarsprofielen ontbreken of zijn losgeraakt van de onderrail. Twintig procent of meer van het totale aantal dwarsprofielen ontbreekt of is losgeraakt. (Zie noot 4)	Twee of meer dwarsprofielen ontbreken of zijn losgeraakt (Zie noot 4)	Geen beperkingen	Geen beperkingen	Geen beperkingen	Geen beperkingen
		Meer dan twee dwarsprofielen ontbreken of zijn losgeraakt (Zie noot 4 en 5)	Geen beperkingen	Geen beperkingen	Maximaal laadvermogen is beperkt tot 0,5 x P	Maximaal laadvermogen is beperkt tot 0,5 x P
	Noot 4: Indien verder vervoer wordt toegestaan, is het essentieel dat voorkomen wordt dat losgeraakte dwarsprofielen kunnen vallen. Noot 5: Het lossen van de lading dient zorgvuldig te geschieden, aangezien de onderstructuur mogelijk minder geschikt is voor verplaatsing met vorkheftrucks.					

i.	ii.	iii.	iv.	v.	vi.	vii.
Onderdeel met een kwetsbare constructie	Ernstig gebrek op grond waarvan de container onmiddellijk buiten bedrijf moet worden gesteld	Gebrek waarover de eigenaar moet worden bericht en beperkingen moeten worden gesteld aan het vervoer	Op te leggen beperkingen in het geval van gebreken uit kolom iii			
			Lege container		Beladen container	
			Vervoer over zee	Andere vervoerswijzen	Vervoer over zee	Andere vervoerswijzen
Grendelstangen	Een of meer van de grendelstangen aan de binnenzijde werkt niet meer. (Zie noot 6)	Een of meer van de grendelstangen aan de buitenzijde werkt niet meer. (Zie noot 6)	De container mag niet overbeladen worden	Geen beperkingen	De container mag niet overbeladen worden De lading dient te worden vastgezet aan het containerframe en de deur mag niet worden gebruikt om versnellingskrachten op te vangen – het maximale laadvermogen wordt anders beperkt tot 0,5 P	De lading dient te worden vastgezet aan het containerframe en de deur mag niet worden gebruikt om versnellingskrachten op te vangen – het maximale laadvermogen wordt anders beperkt tot 0,5 P
Noot 6: Sommige containers zijn ontworpen en goedgekeurd (en als zodanig op de veiligheidskeurplaat vermeld) om te kunnen worden gebruikt met een openstaande of ontbrekende deur.						

D. PARLEMENT

Zie *Trb.* 1976, 28, *Trb.* 1984, 24, *Trb.* 1984, 128, *Trb.* 1992, 124, *Trb.* 1994, 58 en *Trb.* 2011, 164.

Resolutie MSC.355(92) van 21 juni 2013

De wijzigingen van de Bijlagen bij de Overeenkomst van 21 juni 2013 behoeven ingevolge artikel 7, onderdeel f, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen niet de goedkeuring van de Staten-Generaal.

E. PARTIJGEGEVENS

Zie *Trb.* 1976, 28.

Partij	Ondertekening	Ratificatie	Type*	In werking	Opzegging	Buiten werking
Afghanistan		24-06-87	T	24-06-88		
Angola		04-10-01	T	04-10-02		

Partij	Onderteke- ning	Ratificatie	Type*	In werking	Opzeg- ging	Buiten werking
Argentinië		11-09-79	T	11-09-80		
Australië		22-02-80	T	22-02-81		
Bahama's		16-02-79	T	16-02-80		
Barbados		01-09-82	T	01-09-83		
Belarus	09-11-73	06-09-76	R	06-09-77		
België		16-09-81	T	16-09-82		
Benin		01-11-85	T	01-11-86		
Bolivia		04-06-99	T	04-06-00		
Brazilië		03-04-92	T	03-04-93		
Bulgarije	12-01-73	17-11-76	R	17-11-77		
Canada	05-12-72	19-02-81	R	19-02-82		
Chili		28-03-80	T	28-03-81		
China		23-09-80	T	23-09-81		
Congo, Republiek		19-05-14	T	19-05-15		
Cuba		11-11-83	T	11-11-84		
Cyprus		18-11-96	T	18-11-97		
Denemarken		02-03-79	T	02-03-80		
Duitsland	05-12-72	27-07-76	R	06-09-77		
Estland		18-08-92	T	18-08-93		
Finland	20-12-73	10-11-98	R	10-11-99		
Frankrijk	13-12-73	21-10-74	R	06-09-77		
Georgië		25-08-95	T	25-08-96		
Griekenland		28-06-88	T	28-06-89		
Guinee		19-01-81	T	19-01-82		
Guyana		10-12-97	T	10-12-98		
Honduras		24-09-85	T	24-09-86		
Hongarije	10-01-73	09-01-74	R	06-09-77		

Partij	Onderteke- ning	Ratificatie	Type [*]	In werking	Opzeg- ging	Buiten werking
IJsland		25-10-94	T	25-10-95		
India		27-01-78	T	27-01-79		
Indonesië		25-09-89	T	25-09-90		
Iran		11-10-01	T	11-10-02		
Israël		21-08-81	T	21-08-82		
Italië		31-10-79	T	31-10-80		
Japan		12-06-78	T	12-06-79		
Jemen		06-03-79	T	06-03-80		
Joegoslavië (< 25-06-1991)	20-03-73	16-09-87	R	16-09-88		
Jordanië		31-07-01	T	31-07-02		
Kaapverdië		04-07-03	T	04-07-04		
Kazachstan		07-03-94	T	07-03-95		
Kenia		02-02-00	T	02-02-01		
Kroatië		27-07-92	VG	08-10-91		
Letland		19-01-01	T	19-01-02		
Libanon		17-07-01	T	17-07-02		
Liberia		14-02-78	T	14-02-79		
Litouwen		04-12-91	T	04-12-92		
Luxemburg		13-11-80	T	13-11-81		
Marokko		05-07-90	T	05-07-91		
Marshalleilanden		29-11-94	T	29-11-95		
Mexico		04-04-89	T	04-04-90		
Montenegro		23-10-06	VG	03-06-06		
Nederlanden, het Koninkrijk der – Nederland: – in Europa – Bonaire – Sint Eustatius – Saba		27-09-84 – – –	T	27-09-85 – – –		

Partij	Onderte- ning	Ratificatie	Type*	In werking	Opzeg- ging	Buiten werking
– Aruba – Curaçao – Sint Maarten		– – –		– – –		
Nieuw-Zeeland		23-12-74	T	06-09-77		
Nigeria		24-02-04	T	24-02-05		
Noord-Korea		18-10-89	T	18-10-90		
Noorwegen		13-09-83	T	13-09-84		
Oekraïne	09-11-73	06-09-76	R	06-09-77		
Oostenrijk	16-05-73	28-08-86	R	28-08-87		
Pakistan		10-04-85	T	10-04-86		
Peru		06-01-88	T	06-01-89		
Polen	20-12-72	14-01-80	R	14-01-81		
Portugal		22-10-85	T	22-10-86		
Roemenië	19-12-73	26-11-75	R	06-09-77		
Russische Federatie	23-08-73	24-08-76	R	06-09-77		
Saudi-Arabië		06-10-78	T	06-10-79		
Servië		12-03-01	VG	27-04-92		
Slovenië		12-11-92	VG	25-06-91		
Slowakije		30-01-95	VG	01-01-93		
Spanje		13-05-74	T	06-09-77		
Syrië		02-09-03	T	02-09-04		
Tonga		18-09-03	T	18-09-04		
Tsjechië		19-10-93	VG	01-01-93		
Tsjechoslowakije (<01-01-1993)	28-12-73	08-05-74	R	06-09-77		
Tunesië		03-02-05	T	03-02-06		
Turkije	15-12-72	06-08-13	R	06-08-14		
Uruguay		25-11-13	T	25-11-14		
Vanuatu		13-01-89	T	13-01-90		

Partij	Onderteke- ning	Ratificatie	Type*	In werking	Opzeg- ging	Buiten werking
Verenigd Koninkrijk	13-02-73	08-03-78	R	08-03-79		
Verenigde Staten van Amerika	05-12-72	03-01-78	R	03-01-79		
Vietnam		30-09-13	T	30-09-14		
Zuid-Afrika		25-06-82	T	25-06-83		
Zuid-Korea	11-01-73	18-12-78	R	18-12-79		
Zweden		09-06-80	T	09-06-81		
Zwitserland	08-12-72					

* O=Ondertekening zonder voorbehoud of vereiste van ratificatie, R= Bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of kennisgeving, T=Toetreding, VG=Voortgezette gebondenheid, NB=Niet bekend

Uitbreidingen

China

Uitgebreid tot	In werking	Buiten werking
Hongkong SAR	01-07-1997	
Macau SAR	24-06-2005	

Verenigd Koninkrijk

Uitgebreid tot	In werking	Buiten werking
Bermuda	27-03-1987	
Guernsey	01-05-1992	
Hongkong (< 01-07-1997)	30-05-1997	01-07-1997
Jersey	01-06-1994	
Man	19-06-1982	

Verklaringen, voorbehouden en bezwaren

Belarus, 6 september 1976

It is the view of the Government of the Byelorussian Soviet Socialist Republic that the provisions of article VII of the International Conven-

tion for Safe Containers restricting participation of some States in the Convention contradict the generally recognized principle of the sovereign equality of States.

As to the provisions of article XIII concerning the settlement of disputes on the interpretation and application of the present Convention through arbitration the Government of the BSSR puts it on record that the acceptance of these provisions must not be interpreted as modifying the view of the BSSR Government that a dispute can be referred to an arbitration tribunal only with the agreement of all parties to a dispute in each particular case.

Bezwaar door Verenigd Koninkrijk, 29 maart 1977

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland notes that article XIV of the Convention prohibits the making of reservations to article XIII. Accordingly, they do not regard the statement(s) ... as in any way affecting or modifying the provisions of the Convention or the rights and obligations of the Governments of the German Democratic Republic, the Union of Soviet Socialist Republic, the Ukrainian Soviet Socialist Republic, the Byelorussian Soviet Socialist Republic, the People's Republic of Bulgaria or of any other Contracting Party under the Convention.

Chili, 28 maart 1980

... that any amendments which may be made either to the Convention or to its Annexes will not be in force for our country until they have been approved and ratified in accordance with the provisions of our internal legislation.

Cuba, 11 november 1983

The Government of the Republic of Cuba considers that the provision of article VII of the International Convention for Safe Containers is discriminatory in nature in that it withholds from a number of States the right of signature and accession, which is contrary to the principle of universality.

The Government of the Republic of Cuba considers, with reference to the rules contained in article XIII of the Convention, that differences arising between Parties should be resolved by direct negotiation through diplomatic channels.

Denemarken, 2 maart 1979

The Convention does not apply to Greenland and the Faroe Islands.

Frankrijk, 21 oktober 1974

The French Government, in accordance with the provisions of article XIV, enters a reservation against [that part of] the fourth paragraph of article X which reads as follows: "an objection made by a Contracting

Party shall not be binding on other Contracting Parties as to acceptance of containers to which the present Convention applies”.

When an object on to an amendment is raised by a Contracting Party, the provisions of that amendment shall not be invoked against the said Party.

Nieuw-Zeeland, 23 december 1974

The accession does not extend to the Cook Islands, Niue and the Tokelau Islands.

Oekraïne, 6 september 1976

It is the view of the Government of the Ukrainian Soviet Socialist Republic that the provisions of article VII of the International Convention for Safe Containers restricting participation of some States in the Convention contradict the generally recognized principle of the sovereign equality of States.

As to the provisions of article XIII concerning the settlement of disputes on the interpretation and application of the present Convention through arbitration the Government of the Ukrainian SSR puts it on record that the acceptance of these provisions must not be interpreted as modifying the view of the Ukrainian SSR Government that a dispute can be referred to an arbitration tribunal only with the agreement of all parties to a dispute in each particular case.

Bezwaar door Verenigd Koninkrijk, 29 maart 1977

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland notes that article XIV of the Convention prohibits the making of reservations to article XIII. Accordingly, they do not regard the statement(s) ... as in any way affecting or modifying the provisions of the Convention or the rights and obligations of the Governments of the German Democratic Republic, the Union of Soviet Socialist Republic, the Ukrainian Soviet Socialist Republic, the Byelorussian Soviet Socialist Republic, the People's Republic of Bulgaria or of any other Contracting Party under the Convention.

Roemenië, 26 november 1975

The Government of the Socialist Republic of Romania considers that the provisions of article VII of the International Convention for Safe Containers, done at Geneva on 2 December 1972, are not consistent with the principle that multilateral international treaties, whose aim and object affect the international community as a whole, should be open to universal participation.

Russische Federatie, 24 augustus 1976

It is the view of the Government of the Union of Soviet Socialist Republics that the provisions of article VII of the International Convention for

Safe Containers restricting participation of some States in the Convention contradict the generally recognized principle of the sovereign equality of States.

As to the provisions of article XIII concerning the settlement of disputes on the interpretation and application of the present Convention through arbitration the USSR Government puts it on record that the acceptance of those provisions must not be interpreted as modifying the view of the USSR Government that a dispute can be referred to an arbitration tribunal only with the agreement of all parties to a dispute in each particular case.

Bezwaar door Verenigd Koninkrijk, 29 maart 1977

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland notes that article XIV of the Convention prohibits the making of reservations to article XIII. Accordingly, they do not regard the statement(s) ... as in any way affecting or modifying the provisions of the Convention or the rights and obligations of the Governments of the German Democratic Republic, the Union of Soviet Socialist Republic, the Ukrainian Soviet Socialist Republic, the Byelorussian Soviet Socialist Republic, the People's Republic of Bulgaria or of any other Contracting Party under the Convention.

Slowakije, 1 januari 1993

The Czech Republic and Slovakia, as successor States to the Czech and Slovak Federal Republic, consider themselves bound by the multilateral international treaties to which the Czech and Slovak Federal Republic was a party, as of 1 January 1993, including reservations and declarations made earlier by the Czech and Slovak Federal Republic.

Syrië, 2 september 2003

Under no circumstances shall the accession of the Syrian Arab republic to this Convention, as amended, imply recognition of Israel or occasion its entry with the latter into any of the transactions regulated by the provisions of the same, as amended.

Tsjechië, 1 januari 1993

The Czech Republic and Slovakia, as successor States to the Czech and Slovak Federal Republic, consider themselves bound by the multilateral international treaties to which the Czech and Slovak Federal Republic was a party, as of 1 January 1993, including reservations and declarations made earlier by the Czech and Slovak Federal Republic.

Tsjechoslowakije (<01-01-1993), 28 december 1973

The Government of the Czechoslovak Socialist Republic considers that the provisions of article VII of the International Convention for Safe Containers, done at Geneva on 2 December 1972, which bar certain

States from participation in it, are contrary to the universally recognized principle of the sovereign equality of States.

Tsjechoslowakije (<01-01-1993), 8 mei 1974

Article VII, paragraph 1 of the said Convention is inconsistent with the generally recognized principle of the sovereign equality of States.

Verenigd Koninkrijk, 8 maart 1978

... reserving the right not to apply the said Convention in respect of any territory for whose international relations the Government of the United Kingdom is responsible until twelve months after the date on which the Government of the United Kingdom notify the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization that the said Convention shall apply in respect of any such territory.

G. INWERKINGTREDING

Zie *Trb.* 1982, 50, *Trb.* 1984, 128, *Trb.* 1992, 124 en *Trb.* 2011, 164.

De wijzigingen van de Overeenkomst en de Bijlagen van 4 november 1993 zijn nog niet in werking getreden.

Resolutie MSC.355(92) van 21 juni 2013

De wijzigingen van de Bijlagen bij de Overeenkomst van 21 juni 2013 zijn ingevolge artikel X, derde lid, van de Overeenkomst op 1 juli 2014 in werking getreden.

De wijzigingen van de Bijlagen bij de Overeenkomst van 21 juni 2013 zijn ingevolge artikel X, derde lid, van de Overeenkomst op 1 juli 2014 voor het Koninkrijk der Nederlanden in werking getreden.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, gelden de wijzigingen van de Bijlagen bij de Overeenkomst alleen voor Nederland (het Europese deel).

J. VERWIJZINGEN

Zie *Trb.* 1976, 28, *Trb.* 1982, 50, *Trb.* 1984, 24, *Trb.* 1992, 124, *Trb.* 1994, 58 en *Trb.* 2011, 164.

Overige verwijzingen

Titel : Handvest van de Verenigde Naties;
San Francisco, 26 juni 1945
Laatste *Trb.* : *Trb.* 2014, 112

Titel : Statuut van het Internationaal Gerechtshof;
San Francisco, 26 juni 1945
Laatste *Trb.* : *Trb.* 2012, 128

Uitgegeven de zesde augustus 2014.
De Minister van Buitenlandse Zaken,
F.C.G.M. TIMMERMANS