

**MIĘDZYNARODOWA KONWENCJA**

**o bezpiecznych kontenerach,**

sporządzona w Genewie dnia 2 grudnia 1972 r.

**W imieniu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej**

**RADA PAŃSTWA  
POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ**

podaje do powszechnej wiadomości:

W dniu 2 grudnia 1972 r. została sporządzona w Genewie Międzynarodowa konwencja o bezpiecznych kontenerach (KBK).

Po zaznajomieniu się z powyższą konwencją Rada Państwa uznała ją i uznaje za słuszną zarówno w całości, jak i każde z postanowień w niej zawartych; oświadcza, że wymieniona konwencja jest przyjęta, ratyfikowana i potwierdzona, oraz przyrzeka, że będzie niezmiennie zachowywana.

Na dowód czego wydany został akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Dano w Warszawie dnia 15 listopada 1979 r.

Przewodniczący Rady Państwa: *H. Jabłoński*

**L. S.**

Minister Spraw Zagranicznych: *E. Wojtaszek*.

(Tekst konwencji zawiera załącznik do niniejszego numeru).

## MIĘDZYNARODOWA KONWENCJA o bezpiecznych kontenerach (KBK)

sporządzona w Genewie dnia 2 grudnia 1972 r.

Przekład

### Preambuła

Umawiające się Strony,

uznając potrzebę utrzymania wysokiego poziomu bezpieczeństwa życia ludzkiego przy manipulowaniu kontenerami, ich piętrzeniu i transporcie,

świadome potrzeby ułatwiania międzynarodowego transportu kontenerowego,

uznając w związku z tym korzyści płynące z ustalenia wspólnych wymagań międzynarodowych w sprawach bezpieczeństwa,

biorąc pod uwagę, że cel ten najlepiej można osiągnąć przez zawarcie konwencji,

postanowiły ustalić wymagania dotyczące konstrukcji dla zapewnienia bezpieczeństwa podczas manipulowania kontenerami, ich piętrzenia i transportu w trakcie normalnych operacji i w tym celu

uzgodniły, co następuje:

### Artykuł I

Ogólne zobowiązanie wynikające z niniejszej konwencji

Umawiające się Strony zobowiązują się wprowadzić w życie postanowienia niniejszej konwencji i załączników do niej, stanowiących jej integralną część.

### Artykuł II

#### Definicje

W rozumieniu niniejszej konwencji, jeżeli nie przewidziano inaczej:

1. „Kontener” oznacza urządzenie transportowe:

- a) o charakterze trwałym i wystarczająco mocne, aby mogło być wielokrotnie użyte;
- b) zaprojektowane specjalnie do ułatwiania przewozu ładunków jednym lub kilkoma rodzajami środków transportu, bez potrzeby przeładunków pośrednich;
- c) zaprojektowane tak, aby mogło być zamocowane oraz aby można nim było łatwo manipulować, i w tym celu wyposażone w naroża zaczepowe;
- d) o takich rozmiarach, że powierzchnia zawarta między czterema zewnętrznymi dolnymi narożnikami wynosi:
  - i) co najmniej 14 m<sup>2</sup> (150 stóp kwadratowych) lub

ii) co najmniej 7 m<sup>2</sup> (75 stóp kwadratowych), jeżeli jest wyposażone w górne naroża zaczepowe;

określenie „kontener” nie obejmuje ani pojazdów, ani opakowań, jednakże kontenery przewożone na podwoziach są objęte tym określeniem.

2. „Naroża zaczepowe” oznaczają urządzenia z otworami i powierzchniami czołowymi, zamocowane w górnych lub dolnych narożnikach, służące do manipulowania kontenerem, jego piętrzenia lub zamocowania,

3. „Administracja” oznacza rząd Umawiającej się Strony, pod której zwierzchnictwem kontenery zostały uznane.

4. „Uznany” oznacza zatwierdzony przez administrację.

5. „Uznanie” oznacza decyzję administracji, że typ konstrukcji lub kontener jest bezpieczny w rozumieniu niniejszej konwencji.

6. „Transport międzynarodowy” oznacza transport między punktami wyjazdu i przeznaczenia, znajdującymi się na terytorium dwóch państw, gdy co najmniej w jednym z nich obowiązuje niniejsza konwencja. Niniejsza konwencja będzie obowiązywać także, gdy część operacji transportowych między dwoma państwami odbywa się na terytorium państwa, w którym obowiązuje niniejsza konwencja.

7. „Ładunek” oznacza towary, wyroby, produkty i przedmioty wszelkiego rodzaju przewożone w kontenerach.

8. „Nowy kontener” oznacza kontener, którego budowę rozpoczęto w dniu wejścia w życie niniejszej konwencji lub później.

9. „Istniejący kontener” oznacza kontener nie będący nowym kontenerem.

10. „Właściciel” oznacza właściciela, tak jak to przewiduje wewnętrzne prawo Umawiającej się Strony, lub dzierżawcę czy też poręczyciela, jeżeli umowa między Stronami przewiduje przyjęcie odpowiedzialności właściciela przez takiego dzierżawcę lub poręczyciela.

11. „Typ kontenera” oznacza zaprojektowany typ konstrukcji uznany przez administrację.

12. „Seryjny kontener” oznacza każdy kontener wykonany zgodnie z uznanym typem konstrukcji.

13. „Prototyp” oznacza kontener wzorcowy dla kontenerów wyprodukowanych lub tych, które mają być produkowane seryjnie zgodnie z typem konstrukcji.

14. „Maksymalna masa brutto”, czyli „R”, oznacza maksymalną dopuszczalną masę własną kontenera wraz z ładunkiem.

15. „Masa tary” oznacza masę własną pustego kontenera, łącznie z zamocowanymi do niego na stałe elementami wyposażenia pomocniczego.

16. „Maksymalna dopuszczalna masa ładunku”, czyli „P”, oznacza różnicę między maksymalną masą brutto a masą tary.

### Artykuł III

#### Zastosowanie

1. Niniejszą konwencję stosuje się do nowych i istniejących kontenerów przeznaczonych do transportu międzynarodowego, z wyłączeniem kontenerów przeznaczonych specjalnie do transportu lotniczego.

2. Każdy nowy kontener wymaga uznania zgodnie z postanowieniami dotyczącymi próby konstrukcji lub prób pojedynczego kontenera, jak to określa załącznik I.

3. Każdy istniejący kontener wymaga uznania zgodnie z odpowiednimi postanowieniami dotyczącymi uznania istniejących kontenerów, podanymi w załączniku I, w ciągu pięciu lat od dnia wejścia w życie niniejszej konwencji.

### Artykuł IV

#### Próby, przeglądy, uznawanie i utrzymanie

1. Dla wprowadzenia w życie postanowień zawartych w załączniku I każda administracja powinna ustalić skuteczny tryb postępowania dotyczący prób, przeglądów i uznawania kontenerów, zgodnie z kryteriami ustalonymi w niniejszej konwencji, z tym jednak, że administracja może powierzyć takie próby, przeglądy i uznawanie należycie przez nią upoważnionym organizacjom.

2. Administracja, która powierza takie próby, przeglądy i uznawanie którejkolwiek organizacji, powinna o tym zawiadomić Sekretarza Generalnego Międzypaństwowej Morskiej Organizacji Doradczej w celu przekazania tej wiadomości Umawiającym się Stronom.

3. Wniosek o uznanie można wnieść do administracji każdej z Umawiających się Stron.

4. Każdy kontener powinien być utrzymywany w stanie gwarantującym bezpieczeństwo zgodnie z postanowieniami załącznika I.

5. Jeżeli uznany kontener w rzeczywistości nie spełnia wymagań załączników I i II, zainteresowana administracja powinna podjąć takie kroki, jakie uzna za niezbędne, aby doprowadzić kontener do stanu zgodnego z tymi wymaganiami, lub wycofać jego uznanie.

### Artykuł V

#### Przyjęcie uznania

1. Uznanie wydane pod zwierzchnictwem jednej z Umawiających się Stron na warunkach ustalonych przez niniejszą konwencję powinno być przyjęte przez inne Umawiające się Strony w zakresie wszystkich celów objętych niniejszą konwencją. Uznanie takie powinno

być traktowane przez inne Umawiające się Strony jako posiadające taką samą moc jak uznanie wydane przez nie same.

2. Umawiająca się Strona nie powinna narzucać żadnych innych wymagań dotyczących bezpieczeństwa konstrukcji lub prób kontenerów objętych postanowieniami niniejszej konwencji, z zastrzeżeniem jednak, że nic w niniejszej konwencji nie wyklucza stosowania postanowień lub przepisów ustawodawstwa wewnętrznego albo umów międzynarodowych, określających dodatkowe wymagania dotyczące bezpieczeństwa konstrukcji lub prób kontenerów zaprojektowanych specjalnie do przewożenia niebezpiecznych ładunków, kontenerów o takich wyjątkowych cechach, które umożliwiają przewożenie cieczy luzem, lub kontenerów transportowanych drogą lotniczą. Określenie „niebezpieczne ładunki” powinno mieć znaczenie nadane mu przez porozumienie międzynarodowe.

### Artykuł VI

#### Kontrola

1. Każdy kontener uznany zgodnie z artykułem III podlega kontroli na terytorium Umawiających się Stron przez funkcjonariuszy należycie upoważnionych przez te Umawiające się Strony. Taka kontrola powinna ograniczyć się do sprawdzenia, czy kontener ma ważną tabliczkę uznania kontenera za bezpieczny, jak wymaga tego niniejsza konwencja, jeśli nie istnieje poważna podstawa do podejrzenia, że stan kontenera może stanowić oczywiste zagrożenie bezpieczeństwa. W takim przypadku funkcjonariusz przeprowadzający kontrolę powinien skorzystać ze swoich praw tylko w takim zakresie, jaki okaże się niezbędny do zapewnienia przywrócenia kontenerowi bezpiecznego stanu przed dalszą jego eksploatacją.

2. Jeżeli okaże się, że kontener stał się niebezpieczny na skutek wady, która mogła już istnieć, gdy kontener został uznany, administracja odpowiedzialna za to uznanie powinna być o tym poinformowana przez Umawiającą się Stronę, która wykryła tę wadę.

### Artykuł VII

#### Podpisanie, ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie i przystąpienie

1. Niniejsza konwencja będzie otwarta do podpisania do dnia 15 stycznia 1973 r. w Biurze Organizacji Narodów Zjednoczonych w Genewie, a następnie od dnia 1 lutego 1973 r. do dnia 31 grudnia 1973 r. włącznie w siedzibie Międzypaństwowej Morskiej Organizacji Doradczej w Londynie (zwanej dalej „Organizacją”) dla wszystkich państw członków Organizacji Narodów Zjednoczonych lub członków każdej z organizacji wyspecjalizowanych, Międzypaństwowej Agencji Energii Atomowej lub Stron Statutu Międzypaństwowego Trybunału Sprawiedliwości oraz dla każdego innego państwa zaproszonego przez Zgromadzenie Ogólne Organizacji Narodów Zjednoczonych do stania się stroną niniejszej konwencji.

2. Niniejsza konwencja podlega ratyfikacji, przyjęciu lub zatwierdzeniu przez państwa, które ją podpisały.

3. Niniejsza konwencja pozostanie otwarta do przystąpienia dla każdego państwa, o którym mowa w ustępie 1.

4. Dokumenty ratyfikacyjne oraz dokumenty przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia będą składane Sekretarzowi Generalnemu Międzyrządowej Morskiej Organizacji Doradczej (zwanemu dalej „Sekretarzem Generalnym”).

### Artykuł VIII

#### Wejście w życie

1. Niniejsza konwencja wejdzie w życie po upływie dwunastu miesięcy od daty złożenia dziesiątego dokumentu ratyfikacyjnego albo dokumentu przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia.

2. W stosunku do każdego państwa, które ratyfikuje, przyjmie i zatwierdzi niniejszą konwencję lub przystąpi do niej po złożeniu dziesiątego dokumentu ratyfikacyjnego albo dokumentu przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia, niniejsza konwencja wejdzie w życie po upływie dwunastu miesięcy od daty złożenia przez to państwo jego dokumentu ratyfikacyjnego albo dokumentu przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia.

3. Każde państwo, które stanie się stroną niniejszej konwencji po wejściu w życie każdej poprawki, jeżeli nie zgłosi ono odrębnego zdania, będzie:

- a) uważane za stronę zmienionej konwencji lub
- b) uważane za stronę nie zmienionej konwencji w stosunku do każdej strony konwencji nie związanej daną poprawką.

### Artykuł IX

Postępowanie przy wprowadzaniu poprawek do którejkolwiek lub kilku części niniejszej konwencji

1. Poprawki do niniejszej konwencji mogą być wniesione na wniosek Umawiającej się Strony przy zastosowaniu każdego postępowania określonego w niniejszym artykule.

2. Wniesienie poprawki po rozpatrzeniu przez Organizację:

- a) Na wniosek Umawiającej się Strony każda proponowana przez nią poprawka do niniejszej konwencji będzie rozpatrzona przez Organizację. Jeżeli poprawka zostanie przyjęta większością dwóch trzecich obecnych i głosujących w Komitecie Bezpieczeństwa na Morzu Organizacji, do uczestnictwa w którym i głosowania będą zaproszone wszystkie Umawiające się Strony, to taka poprawka będzie podana do wiadomości wszystkim członkom Organizacji i wszystkim Umawiającym się Stronom co najmniej na sześć miesięcy przed rozpatrzeniem jej przez Zgromadzenie Organizacji. Każda Umawiająca się Strona nie będąca członkiem Organizacji ma prawo do wzięcia udziału i głosowania w Zgromadzeniu przy rozpatrywaniu poprawki.
- b) Jeżeli poprawka zostanie przyjęta większością dwóch trzecich obecnych i głosujących w Zgromadzeniu i jeżeli taka większość obejmuje dwie trzecie Umawiających się Stron obecnych i głosujących, to zostanie ona podana do wiadomości przez Sekretarza Generalnego wszystkim Umawiającym się Stronom w celu jej przyjęcia.

c) Taka poprawka wejdzie w życie po upływie dwunastu miesięcy od daty jej przyjęcia przez dwie trzecie Umawiających się Stron. Wejdzie ona w życie w stosunku do wszystkich Umawiających się Stron, z wyjątkiem tych, które, zanim poprawka weszła w życie, złożyły oświadczenie, że nie przyjmują tej poprawki.

3. Wniesienie poprawki w drodze zwołania konferencji:

Na wniosek Umawiającej się Strony, poparty przez co najmniej jedną trzecią Umawiających się Stron, Sekretarz Generalny zwoła konferencję, na którą zostaną zaproszone państwa wymienione w artykule VII.

### Artykuł X

Postępowanie szczególne przy wprowadzaniu poprawek do załączników

1. Każda poprawka do załączników zgłoszona przez Umawiającą się Stronę będzie rozpatrzona przez Organizację na wniosek tej Strony.

2. Jeżeli poprawka zostanie przyjęta większością dwóch trzecich obecnych i głosujących w Komitecie Bezpieczeństwa na Morzu Organizacji, do uczestnictwa w którym i głosowania będą zaproszone wszystkie Umawiające się Strony, i jeżeli taka większość obejmuje dwie trzecie Umawiających się Stron obecnych i głosujących, to zostanie ona podana do wiadomości przez Sekretarza Generalnego wszystkim Umawiającym się Stronom w celu jej przyjęcia.

3. Taka poprawka wejdzie w życie w dniu ustalonym przez Komitet Bezpieczeństwa na Morzu w czasie przyjęcia poprawki, chyba że we wcześniejszym terminie ustalonym w tym samym czasie przez Komitet Bezpieczeństwa na Morzu jedna piąta lub pięć Umawiających się Stron, w zależności od tego, która z tych liczb jest mniejsza, zawiadomi Sekretarza Generalnego o swoim zastrzeżeniu do poprawki. Ustalenie przez Komitet Bezpieczeństwa na Morzu dat, o których mowa w niniejszym ustępie, będzie dokonane większością dwóch trzecich obecnych i głosujących, przy czym większość ta będzie obejmować dwie trzecie Umawiających się Stron obecnych i głosujących.

4. Z chwilą wejścia w życie każda poprawka uchyli i zastąpi każde poprzednie postanowienie, do którego się ona odnosi, w stosunku do wszystkich Umawiających się Stron, które nie zgłosiły wobec niej zastrzeżenia; zastrzeżenie wniesione przez Umawiającą się Stronę nie będzie wiązać innych Umawiających się Stron w zakresie uznawania kontenerów, do których odnosi się niniejsza konwencja.

5. Sekretarz Generalny zawiadomi wszystkie Umawiające się Strony i członków Organizacji o każdym wniosku i powiadomieniu, o których mowa w niniejszym artykule, oraz o dacie wejścia w życie każdej poprawki.

6. Jeżeli proponowana poprawka do załączników była rozpatrywana, lecz nie została przyjęta przez Komitet Bezpieczeństwa na Morzu, każda Umawiająca się Strona może zażądać zwołania konferencji, na którą będą zaproszone państwa, o których mowa w artykule VII. Po otrzymaniu potwierdzenia uczestnictwa co najmniej od jednej trzeciej pozostałych Umawiających się Stron Sekretarz Generalny zwołuje konferencję dla rozpatrzenia poprawek do załączników.

**Artykuł XI**

## Wypowiedzenie

1. Każda Umawiająca się Strona może wypowiedzieć niniejszą konwencję, składając odpowiedni dokument Sekretarzowi Generalnemu. Wypowiedzenie nabierze mocy po upływie roku od dnia złożenia takiego dokumentu Sekretarzowi Generalnemu.

2. Umawiająca się Strona, która zgłosiła zastrzeżenie dotyczące poprawki do załączników, może wypowiedzieć niniejszą konwencję i wypowiedzenie takie nabierze mocy z dniem wejścia w życie tej poprawki.

**Artykuł XII**

## Wygaśnięcie

Niniejsza konwencja utraci moc, jeżeli w dowolnym okresie dwunastu kolejnych miesięcy liczba Umawiających się Stron wyniesie mniej niż pięć.

**Artykuł XIII**

## Rozstrzygnięcie sporów

1. Każdy spór między dwiema lub więcej Umawiającymi się Stronami, dotyczący interpretacji lub stosowania niniejszej konwencji, który nie zostanie uregulowany w drodze negocjacji lub w inny sposób, zostanie skierowany na wniosek jednej z nich do trybunału arbitrażowego, utworzonego w następujący sposób: każda ze Stron w sporze wyznaczy jednego arbitra, a ci dwaj arbitrzy wybiorą trzeciego arbitra, który będzie przewodniczącym trybunału. Jeżeli w ciągu trzech miesięcy po otrzymaniu wniosku jedna ze Stron nie wyznaczy arbitra lub gdy arbitrzy nie wybiorą przewodniczącego trybunału, każda ze Stron może zwrócić się do Sekretarza Generalnego z prośbą o wyznaczenie arbitra lub przewodniczącego trybunału arbitrażowego.

2. Orzeczenie trybunału arbitrażowego, utworzonego na podstawie postanowień ustępu 1, będzie wiążące dla Stron w danym sporze.

3. Trybunał arbitrażowy ustanowi swoje własne przepisy postępowania.

4. Orzeczenia trybunału arbitrażowego, zarówno dotyczące postępowania i miejsca posiedzenia, jak i każdego przedstawionego mu sporu, będą podejmowane większością głosów.

5. Każdy spór, który może powstać między Stronami sporu na temat interpretacji i wykonania orzeczenia, każda ze Stron może przedstawić do rozpatrzenia trybunałowi arbitrażowemu, który wydał orzeczenie.

**Artykuł XIV**

## Zastrzeżenia

1. Zastrzeżenia do niniejszej konwencji są dozwolone, z wyjątkiem zastrzeżeń do postanowień artykułów I—VI, XIII i niniejszego artykułu oraz postanowień zawartych w załącznikach, pod warunkiem że zastrzeżenia takie zostaną zgłoszone na piśmie i, jeżeli zostaną zgłoszone przed złożeniem dokumentu ratyfikacyjnego albo doku-

mentu przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia, będą potwierdzone w tym dokumencie. Sekretarz Generalny zawiadomi o tych zastrzeżeniach wszystkie państwa, o których mowa w artykule VII.

2. Każde zastrzeżenie dokonane zgodnie z ustępem 1:

- a) zmienia dla Umawiającej się Strony, która je zgłosiła, postanowienia niniejszej konwencji, do których się ono odnosi, w granicach tego zastrzeżenia oraz
- b) zmienia te postanowienia w takiej samej mierze dla innych Umawiających się Stron w ich stosunkach z Umawiającą się Stroną, która zgłosiła zastrzeżenie.

3. Każda Umawiająca się Strona, która zgłosiła zastrzeżenie zgodnie z ustępem 1, może je wycofać w dowolnym czasie przez zawiadomienie o tym Sekretarza Generalnego.

**Artykuł XV**

## Zawiadomienie

Oprócz zawiadomień i informacji przewidzianych w artykułach IX, X i XIV Sekretarz Generalny przekaże wszystkim państwom, o których mowa w artykule VII, zawiadomienia o:

- a) podpisaniu, ratyfikacjach, przyjęciach, zatwierdzeniach i przystąpieniach, zgodnie z artykułem VII;
- b) datach wejścia w życie niniejszej konwencji zgodnie z artykułem VIII;
- c) dacie wejścia w życie poprawek do niniejszej konwencji zgodnie z artykułami IX i X;
- d) wypowiedzeniach zgodnie z artykułem XI;
- e) wygaśnięciu niniejszej konwencji zgodnie z artykułem XII.

**Artykuł XVI**

## Teksty autentyczne

Oryginał niniejszej konwencji, którego teksty w językach chińskim, angielskim, francuskim, rosyjskim i hiszpańskim są jednakowo autentyczne, będzie złożony u Sekretarza Generalnego, który przekaże uwierzytelnione kopie wszystkim państwom, o których mowa w artykule VII.

Na dowód czego niżej podpisani pełnomocnicy, należycie w tym celu upoważnieni przez swoje Rządy, podpisali niniejszą konwencję.

Sporządzono w Genewie dnia drugiego grudnia tysiąc dziewięćset siedemdziesiątego drugiego roku.

## PRZEPISY O PRÓBACH, PRZEGLĄDACH, UZNAWANIU i UTRZYMANIU KONTENERÓW

## Rozdział 1

## Przepisy wspólne dla wszystkich systemów uznawania

## Prawidło 1

## Tabliczka uznania kontenera za bezpieczny

1. Tabliczka uznania kontenera za bezpieczny, odpowiadająca opisom podanym w dodatku do niniejszego załącznika, będzie trwale zamocowana do każdego uznanego kontenera w sąsiedztwie każdej innej tabliczki uznania kontenera za bezpieczny, wydanej w celach oficjalnych, w takim miejscu, aby była dobrze widoczna oraz nie mogła łatwo ulec zniszczeniu.

2. a) Na tabliczce powinny być umieszczone następujące dane, co najmniej w językach angielskim lub francuskim:

## — „UZNIANIE KONTENERA ZA BEZPIECZNY ZGODNIE Z KBK”

- kraj uznania oraz dane świadectwa uznania,
- data (miesiąc i rok) wykonania,
- numer identyfikacyjny kontenera nadany przez producenta lub w przypadku istniejących kontenerów, których numery nie są znane, numer nadany przez administrację,
- maksymalna masa brutto (kilogramy i funty),
- dopuszczalne obciążenie przy piętrzeniu przy 1,8 g (kilogramy i funty),
- obciążenie w czasie próby sztywności poprzecznej (kilogramy i funty),

b) Na tabliczce należy pozostawić puste miejsce na wstawienie wartości (współczynników) wytrzymałości ściany czołowej lub bocznej zgodnie z prawidłem 1 ust. 3 oraz załącznikiem II, próby 6 i 7.

Na tabliczce należy także zarezerwować puste miejsca na daty (miesiąc i rok) pierwszego i następnych przeglądów kontenerów podczas eksploatacji.

3. Jeżeli administracja uważa, że nowy kontener spełnia wymagania niniejszej konwencji w zakresie bezpieczeństwa, i jeżeli dla takich kontenerów wytrzymałość ściany czołowej lub bocznej (współczynnik) została określona jako większa lub mniejsza niż wymagana w załączniku II, taką wartość należy wykazać na tabliczce uznania kontenera za bezpieczny.

4. Umieszczenie tabliczki uznania kontenera za bezpieczny nie wyłącza konieczności umieszczenia takich etykiet lub innych informacji, które mogą być wymagane przez inne obowiązujące przepisy.

## Prawidło 2

## Utrzymanie

1. Właściciel kontenera będzie odpowiedzialny za utrzymywanie go w bezpiecznym stanie.

2. Właściciel uznanego kontenera powinien poddawać go przeglądom zgodnie z procedurą określoną lub zatwierdzoną przez zainteresowaną Umawiającą się Stronę, w okresach właściwych dla danych warunków eksploatacyjnych. Data (miesiąc i rok), przed której upływem nowy kontener powinien być poddany pierwszemu przeglądowi, powinna być oznaczona na tabliczce uznania kontenera za bezpieczny.

3. Data (miesiąc i rok), przed której upływem kontener powinien być poddany kolejnemu przeglądowi, powinna być wyraźnie oznaczona na kontenerze, na tabliczce uznania kontenera za bezpieczny lub możliwie jak najbliżej niej i w sposób możliwy do przyjęcia dla tej Umawiającej się Strony, która określiła lub zatwierdziła szczegółową procedurę utrzymania kontenera w bezpiecznym stanie.

4. Okres od daty produkcji do daty pierwszego przeglądu nie powinien przekroczyć pięciu lat. Kolejne przeglądy nowych oraz istniejących kontenerów powinny odbywać się w okresach nie dłuższych niż 24 miesiące. Wszystkie przeglądy powinny określać, czy kontener ma wadę, która mogłaby zagrozić bezpieczeństwu życia ludzkiego.

5. W rozumieniu niniejszego prawidła „zainteresowana Umawiająca się Strona” oznacza Umawiającą się Stronę, na której terytorium znajduje się miejsce zamieszkania właściciela lub jego siedziba.

## Rozdział II

## Przepisy dotyczące uznawania nowych kontenerów wykonanych zgodnie z typem konstrukcji

## Prawidło 3

## Uznawanie nowych kontenerów

W celu uznania kontenerów za bezpieczne, zgodnie z niniejszą konwencją, wszystkie nowe kontenery powinny spełniać wymagania podane w załączniku II.

## Prawidło 4

## Uznawanie typu konstrukcji

W razie złożenia wniosku o uznanie kontenerów, administracja rozpatrzy projekt i będzie obecna przy próbach prototypu kontenera, aby upewnić się, że kontenery będą spełniać wymagania podane w załączniku II. Przy zadowalających wynikach administracja pisemnie zawiadomi zgłaszającego, że kontener spełnia wymagania niniejszej konwencji; zawiadomienie to uprawnia producenta do umieszczania tabliczek uznania kontenera za bezpieczny na każdym kontenerze z serii typu konstrukcji.

## Prawidło 5

## Postanowienia dotyczące uznawania typu konstrukcji

1. W razie seryjnej produkcji kontenerów zgodnie z typem konstrukcji, do wniosku o uznanie typu konstrukcji skierowanego do administracji należy załączyć rysun-

ki, opis typu konstrukcji kontenera, który ma być uznany, oraz takie inne dane, jakich zażąda administracja.

2. Zgłaszający powinien podać symbole identyfikacyjne, które producent nada typowi kontenera, do którego odnosi się wnioski o uznanie.

3. Do wniosku należy także dołączyć oświadczenie producenta, że będzie on:

- a) przedstawiał administracji dowolne kontenery danego typu konstrukcji, które administracja zechce poddać oględzinom;
- b) zawiadamiał administrację o każdej zmianie konstrukcji lub opisu i będzie oczekiwał na jej zatwierdzenie przed umieszczeniem na kontenerze tabliczki uznania kontenera za bezpieczny;
- c) umieszczał tabliczkę uznania kontenera za bezpieczny na każdym kontenerze z serii uznanego typu konstrukcji, ale nie żadnym innym;
- d) prowadził wykaz kontenerów wyprodukowanych stosownie do uznanego typu konstrukcji; wykaz ten będzie zawierał co najmniej numery identyfikacyjne producenta, daty dostawy oraz nazwiska i adresy klientów, którym dostarczane są kontenery.

4. Administracja może uznać kontenery produkowane jako modyfikacje uznanego typu konstrukcji, jeżeli będzie ona przekonana, że modyfikacja nie naruszy ważności prób odbytych w trakcie uznawania typu konstrukcji.

5. Administracja przyzna producentowi prawo do umieszczania tabliczek uznania kontenera za bezpieczny na podstawie uznanego typu konstrukcji, jedynie w razie gdy jest ona przekonana, że producent zorganizował system wewnętrznej kontroli produkcji, zapewniający produkcję kontenerów zgodnie z uznanym prototypem.

#### Prawidło 6

##### Kontrola podczas produkcji

W celu zapewnienia produkcji seryjnej kontenerów tego samego typu konstrukcji zgodnie z zatwierdzonym projektem administracja podda oględzinom lub próbom we wszystkich etapach produkcji seryjnej danego typu konstrukcji tyle kontenerów, ile uzna za stosowne.

#### Prawidło 7

##### Zawiadamianie administracji

Producent zawiadomi administrację przed rozpoczęciem produkcji o każdej nowej serii kontenerów, jakie ma zamiar produkować zgodnie z uznanym typem konstrukcji.

### Rozdział III

#### Przepisy dotyczące uznawania nowych pojedynczych kontenerów

#### Prawidło 8

##### Uznawanie pojedynczych kontenerów

Pojedyncze kontenery mogą uzyskać uznanie, jeżeli administracja po oględzinach i uczestnictwie przy próbach dojdzie do przekonania, że kontener spełnia wymagania

niniejszej konwencji; administracja, jeżeli będzie o tym przekonana, zawiadomi pisemnie zgłaszającego o uznaniu i to zawiadomienie uprawnia go do umieszczenia na danym kontenerze tabliczki uznania kontenera za bezpieczny.

### Rozdział IV

#### Przepisy dotyczące uznawania istniejących kontenerów

#### Prawidło 9

##### Uznawanie istniejących kontenerów

1. Jeżeli w ciągu 5 lat od wejścia w życie niniejszej konwencji właściciel istniejącego kontenera przedstawi administracji następujące dane:

- a) datę i miejsce wykonania;
- b) numer identyfikacyjny kontenera, jeśli okaże się dostępny;
- c) maksymalną masę brutto;
- d) i) zaświadczenie, że kontener tego typu był bezpiecznie eksploatowany w transporcie morskim lub lądowym w okresie co najmniej dwóch lat, albo
  - ii) zaświadczenie zapewniające administrację, że kontener został zbudowany zgodnie z typem konstrukcji, który był poddany próbom, i okazało się, że spełnia warunki techniczne określone w załączniku II, z wyjątkiem warunków technicznych odnoszących się do prób wytrzymałości ściany czołowej i ściany bocznej, albo
  - iii) zaświadczenie, że kontener został wykonany zgodnie z normami, które w opinii administracji są równorzędne z warunkami technicznymi określonymi w załączniku II, z wyjątkiem warunków technicznych odnoszących się do prób wytrzymałości ściany czołowej i ściany bocznej;
- e) dopuszczalne obciążenie przy piętrzeniu przy 1,8 g (kilogramy i funty) i
- f) inne dane, które są wymagane w odniesieniu do tabliczki uznania kontenera za bezpieczny,

to administracja po zbadaniu sprawy zawiadomi pisemnie właściciela, czy uznanie zostało przyznane; jeżeli tak, to zawiadomienie upoważnia właściciela do umieszczenia tabliczki uznania kontenera za bezpieczny, po uprzednim przeglądzie danego kontenera przeprowadzonym zgodnie z prawidłem 2.

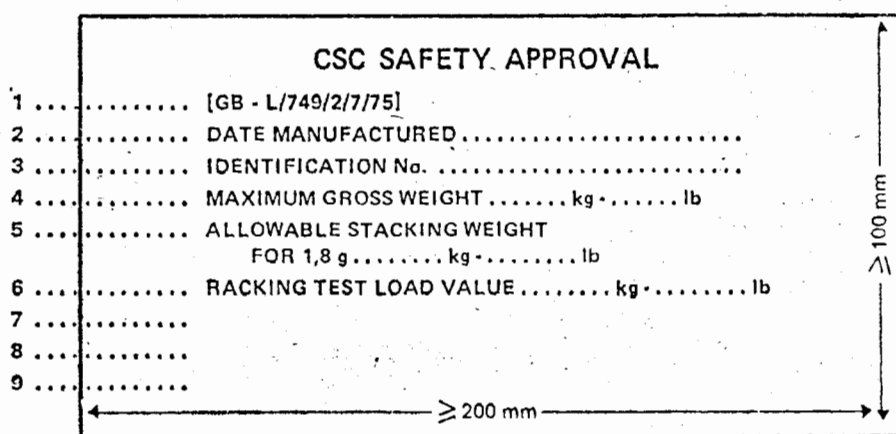
2. Istniejące kontenery, które nie mogą być uznane w związku z postanowieniami ustępu 1 niniejszego prawidła, można przedstawić do uznania stosownie do postanowień rozdziału II lub rozdziału III niniejszego załącznika. Do takich kontenerów nie stosuje się wymagań załącznika II odnoszących się do prób wytrzymałości ściany czołowej i bocznej lub tylko bocznej. Administracja, jeżeli jest przekonana, że wymienione kontenery były eksploatowane; może zrezygnować, gdy uzna to za właściwe, z wymagań przedstawienia rysunków i przeprowadzenia innych prób, z wyjątkiem próby podnoszenia i próby wytrzymałości podłogi.



## DODATEK

Tabliczka uznania kontenera za bezpieczny, zgodna z niżej przedstawionym wzorem, powinna być trwała, odporna na korozję, ognioodporna, o kształcie prostokątnym, o wymiarach co najmniej 200 × 100 mm. Wyrazy „CSC safety approval” o wysokości wynoszącej co naj-

mniej 8 mm oraz wszystkie pozostałe wyrazy i liczby o wysokości wynoszącej co najmniej 5 mm powinny być wytłoczone, wryte lub uwidocznione na powierzchni tabliczki w trwały i wyraźny sposób.



1. Państwo uznające oraz dane świadectwa uznania, tak jak przedstawiono dla przykładu w wierszu 1. (Państwo uznające powinno być oznaczone za pomocą znaku wyróżniającego, używanego do oznaczenia państwa rejestracji pojazdów mechanicznych w międzynarodowym ruchu drogowym).

2. Data wykonania (miesiąc i rok).

3. Numer identyfikacyjny kontenera nadany przez producenta lub w przypadku istniejących kontenerów, których numer jest nieznan, numer nadany przez administrację.

4. Maksymalna masa brutto (kilogramy i funty).

5. Dopuszczalne obciążenie przy piętrzeniu przy 1,8 g (kilogramy i funty).

6. Obciążenie w czasie próby sztywności poprzecznej (kilogramy i funty).

7. Wytrzymałość ściany czołowej należy podać na tabliczce tylko wtedy, gdy ściany czołowe są zaprojektowane na obciążenie mniejsze lub większe od 0,4 maksymalnej dopuszczalnej masy ładunku, to jest 0,4 P.

8. Wytrzymałość ściany bocznej należy podać na tabliczce tylko wtedy, gdy ściany boczne są zaprojektowane na obciążenie mniejsze lub większe od 0,6 maksymalnej dopuszczalnej masy ładunkowej, to jest 0,6 P.

9. Data (miesiąc i rok) pierwszego przeglądu dla nowych kontenerów i daty (miesiąc i rok) następnych przeglądów, jeżeli tabliczka jest używana do tego celu.

## Załącznik II

## WYMAGANIA DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA KONSTRUKCJI ORAZ PRÓBY

## Wstęp

Przy ustalaniu wymagań niniejszego załącznika założono, że na wszystkich etapach użytkowania kontenerów siły będące wynikiem przemieszczania, ustawiania, piętrzenia i działania masy obciążonego kontenera oraz siły zewnętrzne nie będą przekraczać obciążeń zaprojektowanych dla danego kontenera. W szczególności przyjęto następujące założenia:

- kontener powinien być tak obciążony, aby nie był narażony na działanie sił większych niż te, na które został zaprojektowany;
- obciążenie wewnątrz kontenera powinno być rozłożone zgodnie z przyjętą praktyką handlową, tak żeby nie oddziaływało na kontener siłami większymi od tych, na które został zaprojektowany.

## Konstrukcja

1. Za bezpieczny uważa się kontener wykonany z dowolnego właściwego materiału, który wytrzyma poniższe

próby bez odkształceń trwałych lub nieprawidłowości, które uniemożliwiłyby używanie go do celów, dla których został on zaprojektowany.

2. Wymiary, rozmieszczenie i związane z narożami zaczepowymi tolerancje należy sprawdzać, mając na uwadze systemy podnoszenia i zabezpieczania, w których będą one działały.

3. Jeżeli kontenery mają specjalne zaczepy używane tylko przy manipulacji pustymi kontenerami, to takie ograniczenie powinno być zaznaczone na kontenerze.

## Obciążenia próbne i sposób przeprowadzania prób

Tam gdzie jest to możliwe ze względu na konstrukcję kontenera, do wszystkich typów kontenerów poddawanych próbom mają zastosowanie następujące obciążenia próbne i sposób przeprowadzania prób:



## OBCIĄŻENIA PRÓBNE I PRZYKŁADANE SIŁY

## SPOSÓB PRZEPROWADZANIA PRÓB

## 1. PODNOSZENIE

Kontener z przepisowym obciążeniem wewnętrznym należy podnosić w taki sposób, aby siły przyspieszenia nie miały większego znaczenia. Po podniesieniu kontener należy pozostawić w zawieszaniu przez pięć minut i następnie opuścić go na ziemię.

## A. PODNOSZENIE ZA NAROŻA ZACZEPOWE

**Obciążenie wewnętrzne:**

Obciążenie równomiernie rozłożone, tak że łączna masa kontenera i ładunku próbnego równa się 2 R.

i) *Podnoszenie za górne naroża zaczepowe:*

Kontenery o długości (nominalnej) większej niż 3 000 mm (10 stóp) należy podnosić przykładając siły podnoszące pionowo do wszystkich czterech górnych naroży zaczepowych.

Kontenery o długości (nominalnej) 3 000 mm (10 stóp) oraz mniejszej należy podnosić przykładając siły podnoszące do wszystkich górnych naroży zaczepowych w taki sposób, żeby kąt między każdym urządzeniem podnoszącym a pionem wynosił 30°.

**Siły zewnętrzne:**

Siły wystarczające do podniesienia łącznej masy 2 R w przepisowy sposób (w kolumnie „SPOSÓB PRZEPROWADZANIA PRÓB”).

ii) *Podnoszenie za dolne naroża zaczepowe:*

Siły podnoszące kontener powinny być przyłożone tylko do dolnych naroży zaczepowych. Siły podnoszące powinny tworzyć następujące kąty z poziomem: 30° dla kontenerów o długości (nominalnej) 12 000 mm (40 stóp) lub większej;

37° dla kontenerów o długości (nominalnej) 9 000 mm (30 stóp) i większej, lecz poniżej długości (nominalnej) 12 000 mm (40 stóp);

45° dla kontenerów o długości (nominalnej) 6 000 mm (20 stóp) i większej, lecz poniżej długości (nominalnej) 9 000 mm (30 stóp);

60° dla kontenerów o długości (nominalnej) mniejszej niż 6 000 mm (20 stóp).

## B. PODNOSZENIE INNYMI DODATKOWYMI SPOSOBAMI

**Obciążenie wewnętrzne:**

Obciążenie równomiernie rozłożone, tak że łączna masa kontenera i ładunku próbnego równa się 1,25 R.

**Siły zewnętrzne:**

Siły wystarczające do podniesienia łącznej masy 1,25 R w przepisowy sposób (w kolumnie „SPOSÓB PRZEPROWADZANIA PRÓB”).

i) *Podnoszenie za kieszenie dla wideł wózków podnośnikowych:*

Kontener należy ustawić na belkach leżących w tej samej płaszczyźnie poziomej; każda z nich powinna być umieszczona wewnątrz jednej kieszeni dla wideł używanej do podnoszenia obciążonego kontenera. Belki powinny mieć szerokość równą szerokości wideł wózków podnośnikowych stosowanych do manipulowania kontenerami i powinny wchodzić w głąb kieszeni dla wideł na głębokość 75% długości tych kieszeni.

**Obciążenie wewnętrzne:**

Obciążenie równomiernie rozłożone, tak że łączna masa kontenera i ładunku próbnego równa się 1,25 R.

ii) *Podnoszenie za pomocą wózka okraczającego:*

Kontener należy ustawić na czterech wypoziomowanych podkładkach umieszczonych pod każdym podcięciem do podnoszenia wózkiem okraczającym. Podkładki powinny mieć takie same wymiary jak powierzchnia podnoszenia ramion chwytnych wózków okraczających, stosowanych do manipulowania kontenerami.

## OBCIĄŻENIA PRÓBNE I PRZYKŁADANE SIŁY

## SPOSÓB PRZEPROWADZANIA PRÓB

**Siły zewnętrzne:**

Siły wystarczające do podniesienia łącznej masy 1,25 R w przepisowy sposób (w kolumnie „SPOSÓB PRZEPROWADZANIA PRÓB”).

iii) *Inne sposoby:*

Jeżeli kontenery zaprojektowano do podnoszenia w stanie obciążonym każdym innym sposobem, nie wymienionym pod lit. A lub B i) oraz ii), należy je także poddać próbom z obciążeniem wewnętrznym i siłami zewnętrznymi, które reprezentowałyby warunki przyspieszenia występującego przy stosowaniu danego sposobu.

## 2. PIĘTRZENIE

1. W warunkach występujących w transporcie międzynarodowym, gdzie maksymalne siły przyspieszenia pionowego różnią się znacznie od 1,8 g i gdzie kontener musi niezawodnie i skutecznie wytrzymać takie warunki transportu, obciążenie spowodowane piętrzeniem może się zmieniać przez odpowiednie dobieranie sił przyspieszenia.

2. Po zakończeniu tej próby z wynikiem pozytywnym dla kontenera można określić nominalną, przykładaną z góry, statyczną masę przy piętrzeniu, którą należy wykazać na tabliczce uznania kontenera za bezpieczny w rubryce „Dopuszczalne obciążenie przy piętrzeniu przy 1,8 g (kilogramy i funty)”.

**Obciążenie wewnętrzne:**

Obciążenie równomiernie rozłożone, tak że łączna masa kontenera i ładunku próbnego równa się 1,8 R.

Kontenery z przepisowym obciążeniem wewnętrznym należy ustawić dolnymi narożami zaczepowymi lub ekwiwalentnymi urządzeniami na czterech wypoziomowanych podkładkach, które z kolei opierają się na poziomej płaszczyźnie o twardej nawierzchni.

Podkładki powinny być ustawione dokładnie pod narożami i w przybliżeniu odpowiadać ich wymiarom.

**Siły zewnętrzne:**

Wystarczające, aby każde z czterech górnych naroży zaczepowych było poddane obciążeniu skierowanemu pionowo w dół i równemu:  $\frac{1}{4} \times 1,8 \times$  dopuszczalna przykładaną z góry statyczna masa przy piętrzeniu.

Siły zewnętrzne powinny być przyłożone do każdego naroża zaczepowego poprzez odpowiednie próbne naroża zaczepowe lub podkładki o tych samych wymiarach w płaszczyźnie poziomej. Próbne naroża zaczepowe lub podkładki powinny być przesunięte względem górnych naroży zaczepowych kontenera o 25 mm (1 cal) w poprzek i o 38 mm (1 1/2 cala) wzdłuż kontenera.

## 3. OBCIĄŻENIA SKUPIONE

## a) NA DACHU

**Obciążenie wewnętrzne:**

Brak.

**Siły zewnętrzne:**

Obciążenie skupione równe 300 kg (660 funtów) równomiernie rozłożone na powierzchni o wymiarach 600 mm  $\times$  300 mm (24 cale  $\times$  12 cali).

Siły zewnętrzne powinny być przyłożone prostopadle z góry na dół do zewnętrznej powierzchni dachu w jego najsłabszej części.

## OBCIĄŻENIA PRÓBNE I PRZYKŁADANE SIŁY

## SPOSÓB PRZEPROWADZANIA PRÓB

## 3. OBCIĄŻENIA SKUPIONE

## b) NA PODŁODZE

**Obciążenie wewnętrzne:**

Dwa obciążenia skupione, każde po 2730 kg (6000 funtów) i każde przyłożone do podłogi kontenera poprzez powierzchnię styku 142 cm<sup>2</sup> (22 cale kwadratowe).

Przy próbie kontener należy ustawić na czterech wypoziomowanych podporach umieszczonych pod jego czterema dolnymi narożami zaczepowymi w taki sposób, aby konstrukcja dna mogła się swobodnie ugiąć.

Urządzenia próbne obciążone masą 5460 kg (12 000 funtów), to jest 2730 kg (6 000 funtów) na każdą z dwóch płaszczyzn o powierzchni styku przy obciążeniu wynoszącym 284 cm<sup>2</sup> (44 cale kwadratowe), to jest 142 cm<sup>2</sup> (22 cale kwadratowe) na każdą z płaszczyzn o szerokości 180 mm (7 cali) rozstawionych na odległość 760 mm (30 cali), licząc od środka do środka powierzchni styku, należy przemieszczać po całej powierzchni podłogi kontenera.

**Siły zewnętrzne:**

Brak.

## 4. PRÓBA SZTYWNOŚCI POPRZECZNEJ

**Obciążenie wewnętrzne:**

Brak.

Pusty kontener należy ustawić na czterech wypoziomowanych podporach umieszczonych pod jego dolnymi narożami zaczepowymi i zabezpieczyć od przemieszczeń bocznych i pionowych za pomocą urządzeń kotwiczących tak umieszczonych, żeby zabezpieczenie od bocznych przemieszczeń działało tylko na dolne naroża, leżące po przekątnej w stosunku do tych, do których przykładane są siły.

**Siły zewnętrzne:**

Wystarczające do odkształcenia konstrukcji czołowych w stosunku do konstrukcji bocznych kontenera. Siły powinny być równe tym, na które kontener był zaprojektowany.

Siły zewnętrzne należy przykładać jednocześnie lub oddzielnie do górnych naroży zaczepowych, leżących przy jednej ścianie bocznej kontenera, równoległe do podstawy i płaszczyzn konstrukcji czołowych kontenera. Siły należy przykładać początkowo w stronę górnych naroży zaczepowych, a następnie w kierunku przeciwnym. W przypadku kontenerów o ścianach czołowych symetrycznych względem ich osi pionowych wystarczy przeprowadzić próbę dla jednej strony, lecz jeśli ściany czołowe są niesymetryczne, należy przeprowadzić próbę oddzielnie dla każdej ze stron.

## 5. ZAMOCOWANIE W KIERUNKU WZDŁUŻNYM (PRÓBA STATYCZNA)

Podczas projektowania i budowy kontenerów należy mieć na uwadze, że kontenery podczas transportu lądowymi środkami komunikacji mogą być narażone na przyspieszenia 2 g działające poziomo w kierunku wzdluznym.

**Obciążenie wewnętrzne:**

Obciążenie równomiernie rozłożone, tak że łączna masa kontenera i ładunku próbnego jest równa maksymalnej masie brutto, czyli wartości znamionowej R.

Kontener z przepisowym obciążeniem wewnętrznym należy zabezpieczyć od wzdluznych przemieszczeń przez zamocowanie dwóch dolnych naroży zaczepowych lub ekwiwalentnych urządzeń z jednej strony czołowej do odpowiednich punktów kotwiczenia.

## OBCIĄŻENIA PRÓBNE I PRZYKŁADANE SIŁY

## SPOSÓB PRZEPROWADZANIA PRÓB

**Siły zewnętrzne:**

Wystarczające, aby poddać każdy z boków kontenera wzdłużnym obciążeniu ściskającym i rozciągającym o wielkości R, to jest łącznemu obciążeniu  $2R$ , działającemu na podstawę kontenera jako całości.

Siły zewnętrzne należy przykładać najpierw w kierunku punktów kotwiczenia, a następnie w kierunku przeciwnym. Próbie należy poddać obie strony kontenera.

## 6. ŚCIANY CZOŁOWE

Ściany czołowe powinny być zdolne do przenoszenia obciążenia nie mniejszego niż 0,4 maksymalnej masy ładunku. Jeżeli jednak ściany czołowe były zaprojektowane do przenoszenia obciążenia mniejszego lub większego niż 0,4 maksymalnej masy ładunku, taki współczynnik wytrzymałości powinien być podany na tabliczce uznania kontenera za bezpieczny zgodnie z załącznikiem I, punkt 1.

**Obciążenie wewnętrzne:**

Wystarczające do poddania wewnętrznej strony ściany czołowej równomiernie rozłożonemu obciążeniu  $0,4 P$  lub takiemu innemu obciążeniu, na które kontener mógł być zaprojektowany.

Przepisowe obciążenie wewnętrzne należy przykładać w następujący sposób:

Próbie należy poddać obie ściany czołowe kontenera, chyba że konstrukcja obu ścian jest identyczna; wtedy wystarczy poddać próbie jedną z nich. Ściany czołowe kontenerów mających ściany boczne, lecz nie mających drzwi w ścianie lub ścianach bocznych, mogą być poddawane próbie oddzielnie lub jednocześnie.

Ściany czołowe kontenerów nie mających ścian bocznych lub mających drzwi w ścianach bocznych należy poddawać próbom oddzielnie. Jeżeli ściany czołowe poddawane są próbom oddzielnie, to reakcje od sił przyłożonych do ścian czołowych powinny być przenoszone przez podstawę kontenera.

**Siły zewnętrzne:**

Brak.

## 7. ŚCIANY BOCZNE

Ściany boczne powinny być zdolne do przenoszenia obciążenia nie mniejszego niż 0,6 maksymalnej masy ładunku. Jeżeli jednak ściany boczne były zaprojektowane do przenoszenia obciążenia mniejszego lub większego niż 0,6 maksymalnej masy ładunku, taki współczynnik wytrzymałości powinien być podany na tabliczce uznania kontenera za bezpieczny zgodnie z załącznikiem I, punkt 1.

**Obciążenie wewnętrzne:**

Wystarczające, aby poddać wewnętrzną stronę ściany bocznej równomiernie rozłożonemu obciążeniu  $0,6 P$  lub takiemu innemu obciążeniu, na które kontener mógł być zaprojektowany.

Przepisowe obciążenie wewnętrzne należy przykładać w następujący sposób:

Próbie należy poddać obie ściany boczne kontenera, chyba że konstrukcja obu ścian jest identyczna; wtedy wystarczy poddać próbie jedną z nich. Ściany boczne należy poddawać próbie oddzielnie, a reakcje od obciążenia wewnętrznego powinny być przenoszone przez naroża zaczepowe lub urządzenia ekwiwalentne. Kontenery nie mające dachu należy poddawać próbie w takim stanie, dla którego zostały one zaprojektowane, na przykład ze zdejmowanymi elementami dachowymi założonymi na miejsce.

**Siły zewnętrzne:**

Brak.

**INTERNATIONAL CONVENTION FOR SAFE CONTAINERS (CSC)****Preamble**

THE CONTRACTING PARTIES,

RECOGNIZING the need to maintain a high level of safety of human life in the handling, stacking and transporting of containers,

MINDFUL of the need to facilitate international container transport,

RECOGNIZING, in this context, the advantages of formalizing common international safety requirements,

CONSIDERING that this end may best be achieved by the conclusion of a Convention,

HAVE DECIDED to formalize structural requirements to ensure safety in the handling, stacking and transporting of containers in the course of normal operations, and to this end

HAVE AGREED as follows:

**ARTICLE I***General Obligation under the present Convention*

The Contracting Parties undertake to give effect to the provisions of the present Convention and the Annexes hereto, which shall constitute an integral part of the present Convention.

**ARTICLE II***Definitions*

For the purpose of the present Convention, unless expressly provided otherwise:

1. "Container" means an article of transport equipment:
  - (a) of a permanent character and accordingly strong enough to be suitable for repeated use;
  - (b) specially designed to facilitate the transport of goods, by one or more modes of transport, without intermediate reloading;
  - (c) designed to be secured and/or readily handled, having corner fittings for these purposes;
  - (d) of a size such that the area enclosed by the four outer bottom corners is either:
    - (i) at least 14 sq.m. (150 sq.ft.) or
    - (ii) at least 7 sq.m. (75 sq.ft.) if it is fitted with top corner fittings;

the term "container" includes neither vehicles nor packaging; however, containers when carried on chassis are included.
2. "Corner fittings" means an arrangement of apertures and faces at the top and/or bottom of a container for the purposes of handling, stacking and/or securing.
3. "Administration" means the Government of a Contracting Party under whose authority containers are approved.
4. "Approved" means approved by the Administration.

5. "Approval" means the decision by an Administration that a design type or a container is safe within the terms of the present Convention.
6. "International transport" means transport between points of departure and destination situated in the territory of two countries to at least one of which the present Convention applies. The present Convention shall also apply when part of a transport operation between two countries takes place in the territory of a country to which the present Convention applies.
7. "Cargo" means any goods, wares, merchandise and articles of every kind whatsoever carried in the containers.
8. "New container" means a container the construction of which was commenced on or after the date of entry into force of the present Convention.
9. "Existing container" means a container which is not a new container.
10. "Owner" means the owner as provided for under the national law of the Contracting Party or the lessee or bailee, if an agreement between the parties provides for the exercise of the owner's responsibility for maintenance and examination of the container by such lessee or bailee.
11. "Type of container" means the design type approved by the Administration.
12. "Type-series container" means any container manufactured in accordance with the approved design type.
13. "Prototype" means a container representative of those manufactured or to be manufactured in a design type series.
14. "Maximum Operating Gross Weight or Rating" or "R" means the maximum allowable combined weight of the container and its cargo.
15. "Tare Weight" means the weight of the empty container including permanently affixed ancillary equipment.
16. "Maximum Permissible Payload" or "P" means the difference between maximum operating gross weight or rating and tare weight.

### ARTICLE III

#### *Application*

1. The present Convention applies to new and existing containers used in international transport, excluding containers specially designed for air transport.
2. Every new container shall be approved either in accordance with the provisions for type-testing or for individual testing as contained in Annex I.
3. Every existing container shall be approved in accordance with the relevant provisions for approval of existing containers set out in Annex I within 5 years from the date of entry into force of the present Convention.

### ARTICLE IV

#### *Testing, Inspection, Approval and Maintenance*

1. For the enforcement of the provisions in Annex I every Administration shall establish an effective procedure for the testing, inspection and approval of containers in accordance with the criteria established in the present Convention, provided however that an Administration may entrust such testing, inspection and approval to organizations duly authorized by it.
2. An Administration which entrusts such testing, inspection and approval to an organization shall inform the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (hereinafter referred to as "the Organization") for communication to Contracting Parties.

3. Application for approval may be made to the Administration of any Contracting Party.
4. Every container shall be maintained in a safe condition in accordance with the provisions of Annex I.
5. If an approved container does not in fact comply with the requirements of Annexes I and II the Administration concerned shall take such steps as it deems necessary to bring the container into compliance with such requirements or to withdraw the approval.

#### ARTICLE V

##### *Acceptance of Approval*

1. Approval under the authority of a Contracting Party, granted under the terms of the present Convention, shall be accepted by the other Contracting Parties for all purposes covered by the present Convention. It shall be regarded by the other Contracting Parties as having the same force as an approval issued by them.
2. A Contracting Party shall not impose any other structural safety requirements or tests on containers covered by the present Convention, provided however that nothing in the present Convention shall preclude the application of provisions of national regulations or legislation or of international agreements, prescribing additional structural safety requirements or tests for containers specially designed for the transport of dangerous goods, or for those features unique to containers carrying bulk liquids or for containers when carried by air. The term "dangerous goods" shall have that meaning assigned to it by international agreements.

#### ARTICLE VI

##### *Control*

1. Every container which has been approved under article III shall be subject to control in the territory of the Contracting Parties by officers duly authorized by such Contracting Parties. This control shall be limited to verifying that the container carries a valid Safety Approval Plate as required by the present Convention, unless there is significant evidence for believing that the condition of the container is such as to create an obvious risk to safety. In that case the officer carrying out the control shall only exercise it in so far as it may be necessary to ensure that the container is restored to a safe condition before it continues in service.
2. Where the container appears to have become unsafe as a result of a defect which may have existed when the container was approved, the Administration responsible for that approval shall be informed by the Contracting Party which detected the defect.

#### ARTICLE VII

##### *Signature, ratification, acceptance, approval and accession*

1. The present Convention shall be open for signature until 15 January 1973 at the Office of the United Nations at Geneva and subsequently from 1 February 1973 until 31 December 1973 inclusive at the Headquarters of the Organization at London by all States Members of the United Nations or Members of any of the Specialized Agencies or of the International Atomic Energy Agency or Parties to the Statute of the International Court of Justice, and by any other State invited by the General Assembly of the United Nations to become a Party to the present Convention.
2. The present Convention is subject to ratification, acceptance or approval by States which have signed it.



3. The present Convention shall remain open for accession by any State referred to in paragraph 1.

4. Instruments of ratification, acceptance, approval or accession shall be deposited with the Secretary-General of the Organization (hereinafter referred to as "the Secretary-General").

## ARTICLE VIII

### *Entry into force*

1. The present Convention shall enter into force twelve months from the date of the deposit of the tenth instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

2. For each State ratifying, accepting, approving or acceding to the present Convention after the deposit of the tenth instrument of ratification, acceptance, approval or accession, the present Convention shall enter into force twelve months after the date of the deposit by such State of its instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

3. Any State which becomes a Party to the present Convention after the entry into force of an amendment shall, failing an expression of a different intention by that State,

(a) be considered as a Party to the Convention as amended; and

(b) be considered as a Party to the unamended Convention in relation to any Party to the Convention not bound by the amendment.

## ARTICLE IX

### *Procedure for amending any part or parts of the present Convention*

1. The present Convention may be amended upon the proposal of a Contracting Party by any of the procedures specified in this article.

2. Amendment after consideration in the Organization:

(a) Upon the request of a Contracting Party, any amendment proposed by it to the present Convention shall be considered in the Organization. If adopted by a majority of two-thirds of those present and voting in the Maritime Safety Committee of the Organization, to which all Contracting Parties shall have been invited to participate and vote, such amendment shall be communicated to all Members of the Organization and all Contracting Parties at least six months prior to its consideration by the Assembly of the Organization. Any Contracting Party which is not a Member of the Organization shall be entitled to participate and vote when the amendment is considered by the Assembly.

(b) If adopted by a two-thirds majority of those present and voting in the Assembly, and if such majority includes a two-thirds majority of the Contracting Parties present and voting, the amendment shall be communicated by the Secretary-General to all Contracting Parties for their acceptance.

(c) Such amendment shall come into force twelve months after the date on which it is accepted by two-thirds of the Contracting Parties. The amendment shall come into force with respect to all Contracting Parties except those which, before it comes into force, make a declaration that they do not accept the amendment.

3. Amendment by a Conference:

Upon the request of a Contracting Party, concurred in by at least one-third of the Contracting Parties, a Conference to which the States referred to in article VII shall be invited will be convened by the Secretary-General.

## ARTICLE X

*Special procedure for amending the Annexes*

1. Any amendment to the Annexes proposed by a Contracting Party shall be considered in the Organization at the request of that Party.
2. If adopted by a two-thirds majority of those present and voting in the Maritime Safety Committee of the Organization to which all Contracting Parties shall have been invited to participate and to vote, and if such majority includes a two-thirds majority of the Contracting Parties present and voting, such amendment shall be communicated by the Secretary-General to all Contracting Parties for their acceptance.
3. Such an amendment shall enter into force on a date to be determined by the Maritime Safety Committee at the time of its adoption, unless by a prior date determined by the Maritime Safety Committee at the same time one-fifth or five of the Contracting Parties, whichever number is less, notify the Secretary-General of their objection to the amendment. Determination by the Maritime Safety Committee of the dates referred to in this paragraph shall be by a two-thirds majority of those present and voting, which majority shall include a two-thirds majority of the Contracting Parties present and voting.
4. On entry into force any amendment shall, for all Contracting Parties which have not objected to the amendment, replace and supersede any previous provision to which the amendment refers; 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.
5. The Secretary-General shall inform all Contracting Parties and Members of the Organization of any request and communication under this article and the date on which any amendment enters into force.
6. Where a proposed amendment to the Annexes has been considered but not adopted by the Maritime Safety Committee, any Contracting Party may request the convening of a Conference to which the States referred to in article VII shall be invited. Upon receipt of notification of concurrence by at least one-third of the other Contracting Parties such a Conference shall be convened by the Secretary-General to consider amendments to the Annexes.

## ARTICLE XI

*Denunciation*

1. Any Contracting Party may denounce the present Convention by effecting the deposit of an instrument with the Secretary-General. The denunciation shall take effect one year from the date of such deposit with the Secretary-General.
2. A Contracting Party which has communicated an objection to an amendment to the Annexes may denounce the present Convention and such denunciation shall take effect on the date of entry into force of such an amendment.

## ARTICLE XII

*Termination*

The present Convention shall cease to be in force if the number of Contracting Parties is less than five for any period of twelve consecutive months.

## ARTICLE XIII

*Settlement of Disputes*

1. Any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of the present Convention which cannot be settled by negotiation or other means of settlement shall, at the request of one of them, be referred to an arbitration tribunal composed as follows: each party to the dispute shall appoint an arbitrator and these two arbitrators shall appoint a third arbitrator, who shall be the Chairman. If three months after receipt of a request one of the parties shall have failed to appoint an arbitrator or if the arbitrators shall have failed to elect the Chairman, any of the parties may request the Secretary-General to appoint an arbitrator or the Chairman of the arbitration tribunal.

2. The decision of the arbitration tribunal designated under the provisions of paragraph 1 shall be binding on the parties to the dispute.
3. The arbitration tribunal shall decide its own rules of procedure.
4. Decisions of the arbitration tribunal both as to its procedure and its place of meeting and as to any controversy laid before it, shall be taken by majority vote.
5. Any controversy which may arise between the parties to the dispute as regards the interpretation and execution of the award may be submitted by either party for judgment to the arbitration tribunal which made the award.

#### ARTICLE XIV

##### *Reservations*

1. Reservations to the present Convention shall be permitted, excepting those relating to the provisions of articles I – VI, XIII and of the present article and of those contained in the Annexes, on condition that such reservations are communicated in writing and, if communicated before the deposit of the instrument of ratification, acceptance, approval or accession, are confirmed in that instrument. The Secretary-General shall communicate such reservations to all States referred to in article VII.
2. Any reservations made in accordance with paragraph 1:
  - (a) modifies for the Contracting Party which made the reservation the provisions of the present Convention to which the reservation relates to the extent of the reservation; and
  - (b) modifies those provisions to the same extent for the other Contracting Parties in their relations with the Contracting Party which entered the reservation.
3. Any Contracting Party which has formulated a reservation under paragraph 1 may withdraw it at any time by notification to the Secretary-General.

#### ARTICLE XV

##### *Notification*

In addition to the notifications and communications provided for in articles IX, X and XIV, the Secretary-General shall notify all the States referred to in article VII of the following:

- (a) signatures, ratifications, acceptances, approvals and accessions, under article VII;
- (b) the dates of entry into force of the present Convention in accordance with article VIII;
- (c) the date of entry into force of amendments to the present Convention in accordance with articles IX and X;
- (d) denunciations under article XI;
- (e) the termination of the present Convention under article XII.

#### ARTICLE XVI

##### *Authentic texts*

The original of the present Convention, of which the Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic, shall be deposited with the Secretary-General who shall communicate certified true copies to all States referred to in article VII.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed the present Convention.

DONE at Geneva this second day of December, one thousand nine hundred and seventy-two.

## ANNEX I

REGULATIONS FOR THE TESTING, INSPECTION, APPROVAL  
AND MAINTENANCE OF CONTAINERSCHAPTER I – REGULATIONS COMMON TO ALL  
SYSTEMS OF APPROVAL

## Regulation 1

*Safety Approval Plate*

1. A Safety Approval Plate conforming to the specifications set out in the Appendix to this Annex shall be permanently affixed to every approved container at a readily visible place adjacent to any other approval plate issued for official purposes where it would not be easily damaged.

2. (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 weight (kilogrammes and lbs)

Allowable stacking weight for 1.8 g (kilogrammes and lbs)

Transverse racking test load value (kilogrammes and lbs).

(b) A blank space should be reserved on the Plate for insertion of end and/or side-wall strength values (factors) in accordance with Regulation 1, paragraph 3 and Annex II, tests 6 and 7. A blank space should also be reserved on the Plate for first and subsequent maintenance examination dates (month and year) when used.

3. Where the Administration considers that a new container satisfies the requirements of the present Convention in respect of safety and if, for such container, the end and/or side-wall strength value (factor) is designed to be greater or less than that stipulated in Annex II such value shall be indicated on the Safety Approval Plate.

4. The presence of the Safety Approval Plate does not remove the necessity of displaying such labels or other information as may be required by other regulations which may be in force.

## Regulation 2

*Maintenance*

1. The owner of the container shall be responsible for maintaining it in safe condition.

2. The owner of an approved container shall examine the container or have it examined in accordance with the procedure either prescribed or approved by the Contracting Party concerned, at intervals appropriate to operating conditions. The date (month and year) before which a new container shall undergo its first examination shall be marked on the Safety Approval Plate.

3. The date (month and year) before which the container shall be re-examined shall be clearly marked on the container on or as close as practicable to the Safety Approval Plate and in a manner acceptable to that Contracting Party which prescribed or approved the particular maintenance procedure involved.

4. The interval from the date of manufacture to the date of the first examination shall not exceed five years. Subsequent examination of new containers and re-examination of existing containers shall be at intervals of not more than 24 months. All examinations shall determine whether the container has any defects which could place any person in danger.

5. For the purpose of this Regulation "the Contracting Party concerned" is the Contracting Party of the territory in which the owner is domiciled or has his head office.

## CHAPTER II – REGULATIONS FOR APPROVAL OF NEW CONTAINERS BY DESIGN TYPE

### Regulation 3

#### *Approval of New Containers*

To qualify for approval for safety purposes under the present Convention all new containers shall comply with the requirements set out in Annex II.

### Regulation 4

#### *Design Type Approval*

In the case of containers for which an application for approval has been submitted, the Administration will examine designs and witness testing of a prototype container to ensure that the containers will conform with the requirements set out in Annex II. When satisfied, the Administration shall notify the applicant in writing that the container meets the requirements of the present Convention and this notification shall entitle the manufacturer to affix the Safety Approval Plate to every container of the design type series.

### Regulation 5

#### *Provisions for Approval by Design Type*

1. Where the containers are to be manufactured by design type series, application made to an Administration for approval by design type shall be accompanied by drawings, a design specification of the type of container to be approved, and such other data as may be required by the Administration.

2. The applicant shall state the identification symbols which will be assigned by the manufacturer to the type of container to which the application for approval relates.

3. The application shall also be accompanied by an assurance from the manufacturer that he shall:

(a) produce to the Administration such containers of the design type concerned as the Administration may wish to examine;

(b) advise the Administration of any change in the design or specification and await its approval before affixing the Safety Approval Plate to the container;

(c) affix the Safety Approval Plate to each container in the design type series and to no others;

(d) keep a record of containers manufactured to the approved design type. This record shall at least contain the manufacturer's identification numbers, dates of delivery and names and addresses of customers to whom the containers are delivered.

4. Approval may be granted by the Administration to containers manufactured as modifications of an approved design type if the Administration is satisfied that the modifications do not affect the validity of tests conducted in the course of design type approval.

5. The Administration shall not confer on a manufacturer authority to affix Safety Approval Plates on the basis of design type approval unless satisfied that the manufacturer has instituted internal production-control features to ensure that the containers produced will conform to the approved prototype.

**Regulation 6***Examination during Production*

In order to ensure that containers of the same design type series are manufactured to the approved design, the Administration shall examine or test as many units as it considers necessary, at any stage during production of the design type series concerned.

**Regulation 7***Notification of Administration*

The manufacturer shall notify the Administration prior to commencement of production of each new series of containers to be manufactured in accordance with an approved design type.

**CHAPTER III – REGULATIONS FOR APPROVAL OF NEW CONTAINERS  
BY INDIVIDUAL APPROVAL****Regulation 8***Approval of Individual Containers*

Approval of individual containers may be granted where the Administration, after examination and witnessing of tests, is satisfied that the container meets the requirements of the present Convention; the Administration, when so satisfied, shall notify the applicant in writing of approval and this notification shall entitle him to affix the Safety Approval Plate to such container.

**CHAPTER IV – REGULATIONS FOR APPROVAL  
OF EXISTING CONTAINERS****Regulation 9***Approval of Existing Containers*

1. If, within 5 years from the date of entry into force of the present Convention, the owner of an existing container presents the following information to an Administration:

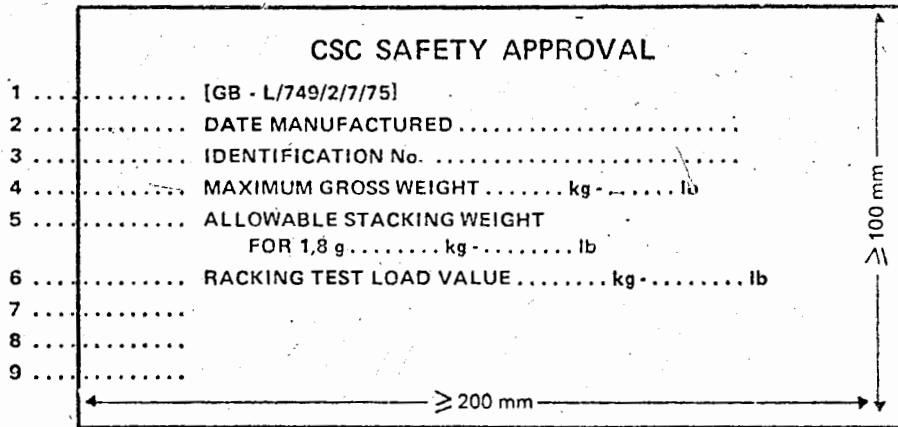
- (a) date and place of manufacture;
- (b) manufacturer's identification number of the container if available;
- (c) maximum operating gross weight capability;
- (d)
  - (i) evidence that a container of this type has been safely operated in maritime and/or inland transport for a period of at least two years, or
  - (ii) evidence to the satisfaction of the Administration that the container was manufactured to a design type which had been tested and found to comply with the technical conditions set out in Annex II with the exception of those technical conditions relating to the end-wall and side-wall strength tests, or

- (iii) evidence that the container was constructed to standards which, in the opinion of the Administration, were equivalent to the technical conditions set out in Annex II with the exception of those technical conditions relating to the end-wall and side-wall strength tests;
- (e) allowable stacking weight for 1.8 g (kilogrammes and lbs); and
- (f) such other data as required for the Safety Approval Plate, then the Administration, after investigation, shall notify the owner in writing whether approval is granted; and if so, this notification shall entitle the owner to affix the Safety Approval Plate after an examination of the container concerned has been carried out in accordance with Regulation 2.

2. Existing containers which do not qualify for approval under paragraph 1 of this Regulation may be presented for approval under the provisions of Chapter II or Chapter III of this Annex. For such containers the requirements of Annex II relating to end and/or side-wall strength tests shall not apply. The Administration may, if it is satisfied that the containers in question have been in service, waive such of the requirements in respect of presentation of drawings and testing, other than the lifting and floor-strength tests, as it may deem appropriate.

APPENDIX

The Safety Approval Plate, conforming to the model reproduced below, shall take the form of a permanent, non-corrosive, fire-proof rectangular plate measuring not less than 200 mm by 100 mm. The words "CSC Safety Approval" of a minimum letter height of 8 mm and all other words and numbers of a minimum height of 5 mm shall be stamped into, embossed on or indicated on its surface in any other permanent and legible way.



1. Country of Approval and Approval Reference as given in the example on line 1. (The country of Approval should be indicated by means of the distinguishing sign used to indicate country of registration of motor vehicles in international road traffic).
2. Date (month and year) of manufacture.
3. 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.
4. Maximum Operating Gross Weight (kilogrammes and lbs.).
5. Allowable Stacking Weight for 1.8 g (kilogrammes and lbs.).



6. Transverse Racking Test Load Value (kilogrammes and lbs.).
7. End Wall Strength to be indicated on plate only if end walls are designed to withstand a load of less or greater than 0.4 times the maximum permissible payload, i.e. 0.4 P.
8. Side Wall Strength to be indicated on plate only if the side walls are designed to withstand a load of less or greater than 0.6 times the maximum permissible payload, i.e. 0.6 P.
9. First maintenance examination date (month and year) for new containers and subsequent maintenance examination dates (month and year) if Plate used for this purpose.

## ANNEX II

### STRUCTURAL SAFETY REQUIREMENTS AND TESTS

#### Introduction

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 weight of the loaded container and external forces will not exceed the design strength of the container. In particular, the following assumptions have been made:

- (a) the container will so be restrained that it is not subjected to forces in excess of those for which it has been designed;
- (b) the container will have its cargo stowed in accordance with the recommended practices of the trade so that the cargo does not impose upon the container forces in excess of those for which it has been designed.

#### Construction

1. A container made from any suitable material which satisfactorily performs the following tests without sustaining any permanent deformation or abnormality which would render it incapable of being used for its designed purpose, shall be considered safe.
2. The dimensions, positioning and associated tolerances of corner fittings shall be checked having regard to the lifting and securing systems in which they will function.
3. When containers are provided with special fittings for use only when such containers are empty, this restriction shall be marked on the container.

#### Test loads and test procedures

Where appropriate the design of the container, the following test loads and test procedures shall be applied to all kinds of containers under test:

---

#### TEST LOADINGS AND APPLIED FORCES

---

#### TEST PROCEDURES

---

##### 1. LIFTING

---

The container, having the prescribed INTERNAL LOADING, shall be lifted in such a way that no significant acceleration forces are applied. After lifting, the container shall be suspended or supported for five minutes and then lowered to the ground.

## TEST LOADINGS AND APPLIED FORCES

## TEST PROCEDURES

**(A) LIFTING FROM CORNER FITTINGS****Internal loading:**

A uniformly distributed load such that the combined weight of container and test load is equal to 2R

**Externally applied forces:**

Such as to lift the combined weight of 2R in the manner prescribed (under the heading TEST PROCEDURES).

**(i) Lifting from top corner fittings:**

Containers greater than 3,000 mm (10 ft.) (nominal) in length shall have lifting forces applied vertically at all four top corner fittings.

Containers of 3,000 mm (10 ft.) (nominal) in length and less shall have lifting forces applied at all four top corner fittings, in such a way that the angle between each lifting device and the vertical shall be 30°.

**(ii) Lifting from bottom corner fittings:**

Containers shall have lifting forces applied in such a manner that the lifting devices bear on the bottom corner fittings only. The lifting forces shall be applied at angles to the horizontal of:

30° for containers of length 12,000 mm (40 ft.) (nominal) or greater;

37° for containers of length 9,000 mm (30 ft.) (nominal) and up to but not including 12,000 mm (40 ft.) (nominal),

45° for containers of length 6,000 mm (20 ft.) (nominal) and up to but not including 9,000 mm (30 ft.) (nominal),

60° for containers of less than 6,000 mm (20 ft.) (nominal).

**(B) LIFTING BY ANY OTHER ADDITIONAL METHODS****Internal loading:**

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

**Externally applied forces:**

Such as to lift the combined weight of 1.25 R in the manner prescribed (under the heading TEST PROCEDURES).

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

The container shall be placed on bars which are in the same horizontal plane, one bar 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 per cent of the length of the fork pocket.

## TEST LOADINGS AND APPLIED FORCES

## TEST PROCEDURES

**Internal loading:**

A uniformly distributed load such that the combined weight of containers and test load is equal to 1.25 R.

**Externally applied forces:**

Such as to lift the combined weight of 1.25 R, in the manner prescribed (under the heading TEST PROCEDURES).

**(ii) Lifting from grapple arm positions:**

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

**(iii) Other Methods**

Where containers are designed to be lifted in the loaded condition by any method not mentioned in (A) or (B) (i) and (ii) they shall also be tested with the INTERNAL LOADING AND EXTERNALLY APPLIED FORCES representative of the acceleration conditions appropriate to that method.

## 2. STACKING

1. For conditions of international transport where the maximum vertical acceleration forces vary 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 forces.

2. On successful completion of this test the container may be rated for the allowable superimposed static stacking weight which should be indicated on the Safety Approval Plate against the heading "Allowable stacking weight for 1.8 g (kilogrammes and lbs)".

**Internal loading:**

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

The container, having the prescribed INTERNAL LOADING, shall be placed on four level pads which are in turn supported on a rigid horizontal surface, one under each bottom corner fitting or equivalent corner structure. The pads shall be centralized under the fittings and shall be of approximately the same plan dimensions as the fittings.

**Externally applied forces:**

Such as to subject each of the four top corner fittings to a vertical downward force equal to  $\frac{1}{4} \times 1.8 \times$  the allowable superimposed static stacking weight.

Each EXTERNALLY APPLIED FORCE shall be applied to each of the corner fittings through a corresponding test corner fitting or through a pad of the same plan dimensions. The test corner fittings or pad shall be offset with respect to the top corner fitting of the container by 25 mm (1 in.) laterally and 38 mm ( $1\frac{1}{2}$  in.) longitudinally.

## TEST LOADINGS AND APPLIED FORCES

## TEST PROCEDURES

## 3. CONCENTRATED LOADS

## (a) ON ROOF

**Internal loading:**

None.

**Externally applied forces:**

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

The EXTERNALLY APPLIED FORCES shall be applied vertically downwards to the outer surface of the weakest area of the roof of the container.

## 3. CONCENTRATED LOADS

## (b) ON FLOOR

**Internal loading:**

Two concentrated loads each of 2,730 kg (6,000 lb.) and each applied to the container floor through a contact area of 142 cm<sup>2</sup> (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.

A testing device loaded to a weight of 5,460 kilogrammes (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<sup>2</sup> (44 sq.in.) that is 142 cm<sup>2</sup> (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.

**Externally applied forces:**

None.

## 4. TRANSVERSE RACKING

**Internal loading:**

None.

The container in tare condition shall be placed on four level supports one under each bottom corner and shall be restrained against lateral and vertical movement by means of anchor devices so arranged that the lateral restraint is provided only at the bottom corners diagonally opposite to those at which the forces are applied.

**Externally applied forces:**

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

The EXTERNALLY APPLIED FORCE shall be applied either separately or simultaneously to each of the top corner fittings on one side of the container in lines parallel both to the base and to the planes of the ends of the container. The forces shall be applied first towards and then away from the top corner fittings. In the case of containers in which each end is symmetrical about its own vertical centreline, one side only need be tested, but both sides of containers with asymmetric ends shall be tested.

## TEST LOADINGS AND APPLIED FORCES

## TEST PROCEDURES

## 5. LONGITUDINAL RESTRAINT (STATIC TEST)

When designing and constructing containers, it must be borne in mind that containers, when carried by inland modes of transport may sustain accelerations of 2 g applied horizontally in a longitudinal direction.

**Internal loading:**

A uniformly distributed load, such that the combined weight of a container and test load is equal to the maximum operating gross weight or rating, R.

The container having the prescribed INTERNAL LOADING shall be restrained longitudinally by securing the two bottom corner fittings or equivalent corner structures at one end to suitable anchor points.

**Externally applied forces:**

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

The EXTERNALLY APPLIED FORCES shall be applied first towards and then away from the anchor point. Each side of the container shall be tested.

## 6. END-WALLS

The end walls should be capable of withstanding a load of not less than 0.4 times the maximum permissible payload. If, however, the end walls are designed to withstand a load of less or greater than 0.4 times the maximum permissible payload such a strength factor shall be indicated on the Safety Approval Plate in accordance with Annex I, Regulation 1.

**Internal loading:**

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

The prescribed INTERNAL LOADING shall be applied as follows:

Both ends of a container shall be tested except where the ends are identical only one end need be tested. The end-walls of containers which do not have open sides or side doors may be tested separately or simultaneously.

The end-walls of containers which do have open sides or side doors should be tested separately. When the ends are tested separately the reactions to the forces applied to the end-wall shall be confined to the base structure of the container.

**Externally applied forces:**

None.

---

**TEST LOADINGS AND APPLIED FORCES****TEST PROCEDURES**

---

---

**7. SIDE-WALLS**

---

The side-walls should be capable of withstanding a load of not less than 0.6 times the maximum permissible payload. If, however, the side-walls are designed to withstand a load of less or greater than 0.6 times the maximum permissible payload, such a strength factor should be indicated on the Safety Approval Plate in accordance with Annex I, Regulation I.

**Internal loading:**

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

The prescribed **INTERNAL LOADING** shall be applied as follows:

Both sides of a container shall be tested except where the sides are identical only one side need be tested. Side-walls shall be tested separately and the reactions to the internal loading shall be confined to the corner fittings or equivalent corner structures. Open topped containers shall be tested in the condition in which they are designed to be operated, for example, with removable top members in position.

**Externally applied forces:**

None.

---