

ANEXO 4

**RESOLUCIÓN MSC.310(88)
(adoptada el 3 de diciembre de 2010)**

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

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

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

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

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

1. ADOPTA las enmiendas a los anexos del Convenio cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo X del Convenio, que las mencionadas enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2012, a menos que, antes del 1 de julio de 2011, cinco o más Partes Contratantes hayan notificado al Secretario General que recusan las enmiendas;
3. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo X del Convenio, comunique las copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todas las Partes Contratantes para su aceptación;
4. PIDE ADEMÁS al Secretario General que informe a todas las Partes Contratantes y a los Miembros de la Organización acerca de toda petición y comunicación en virtud del artículo X del Convenio, así como de la fecha de entrada en vigor de las enmiendas.

ANEXO

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

ANEXO I

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

Capítulo I

Reglas comunes a todos los sistemas de aprobación

Regla 1

Placa de aprobación relativa a la seguridad

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

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

* Véase la norma ISO 6346, *Freight containers – Coding, identification and marking.*"

Regla 2

Conservación y examen

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

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

- .1 métodos, alcance y criterios que han de utilizarse durante los exámenes;
- .2 frecuencia de los exámenes;
- .3 cualificaciones del personal encargado de realizar exámenes;
- .4 sistema de archivo de registros y documentos que contenga:
 - .1 el número de serie único del propietario correspondiente al contenedor;

- .2 la fecha en que se llevó a cabo el examen;
 - .3 la identificación de la persona competente que llevó a cabo el examen;
 - .4 el nombre de la organización y el lugar en que se llevó a cabo el examen;
 - .5 los resultados del examen; y
 - .6 en el caso de un programa de exámenes periódicos, la fecha del siguiente examen;
-
- .5 sistema para registrar y actualizar los números de identificación de todos los contenedores incluidos en un determinado programa de exámenes aprobado;
 - .6 métodos y sistemas de los criterios de conservación que tengan en cuenta las características de proyecto de contenedores concretos;
 - .7 disposiciones para la conservación de contenedores en alquiler en caso de que difieran de las aplicables a los contenedores en propiedad; y
 - .8 condiciones y procedimientos para añadir contenedores a un programa ya aprobado.

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

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

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

APÉNDICE

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

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

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

ANEXO II

NORMAS Y PRUEBAS ESTRUCTURALES DE SEGURIDAD

Cargas de prueba y procedimientos de prueba

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

"8 FUNCIONAMIENTO SIN UNA PUERTA

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

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

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

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

Apilamiento

Carga interior:

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

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

Fuerzas aplicadas externamente:

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

Rigidez transversal

Carga interior:

Ninguna.

Los que figuran en el epígrafe **4 RIGIDEZ TRANSVERSAL**

Fuerzas aplicadas externamente:

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

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

"ANEXO III

CONTROL Y VERIFICACIÓN

1 INTRODUCCIÓN

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

2 MEDIDAS DE CONTROL

Los funcionarios autorizados deberían tener en cuenta los aspectos siguientes:

- .1 los contenedores que representen un riesgo manifiesto para la seguridad deberían someterse a control;
- .2 se considera que los contenedores cargados que presentan daños iguales o más graves que los mencionados con anterioridad entrañan peligro para las personas. El funcionario autorizado debería detener esos contenedores. No obstante, es posible que el funcionario autorizado permita el desplazamiento posterior del contenedor si éste puede trasladarse a su destino final sin que haya que izarlo desde el medio de transporte en el que se encuentre;
- .3 también se considera que los contenedores vacíos con daños equivalentes o superiores a los criterios establecidos a continuación pueden constituir un peligro para las personas. Por regla general, los contenedores vacíos que haya que reparar se llevan a una estación de contenedores elegida por el propietario, siempre que se puedan trasladar de forma segura, lo que puede representar un traslado nacional o internacional. Todo contenedor que presente daños y que vaya a ser trasladado debería manipularse y transportarse teniendo debidamente en cuenta sus defectos estructurales;
- .4 cuando un contenedor se someta a control, los funcionarios autorizados deberían notificarlo al propietario, arrendatario y/o depositario del contenedor;

- .5 las disposiciones que figuran en el presente anexo no son exhaustivas para todos los tipos de contenedores ni para todos los defectos o combinaciones de defectos posibles;
- .6 los daños sufridos por un contenedor pueden parecer graves sin que por eso representen un riesgo manifiesto para la seguridad. Ciertos daños, como por ejemplo la presencia de agujeros, pueden hacer que el contenedor incumpla la normativa aduanera, aunque no revistan importancia para la estructura; y
- .7 los daños importantes pueden ser resultado de duros golpes que podrían estar causados por la manipulación indebida del contenedor o de otros contenedores, o por movimientos considerables de la carga dentro del contenedor. Por tanto, debería prestarse especial atención a las señales de daños recientes provocados por golpes.

3 FORMACIÓN DE LOS FUNCIONARIOS AUTORIZADOS

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

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

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

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

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

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

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

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