

SENAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1979-1980

28 MARS 1980

Projet de loi portant approbation de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, et des Annexes, faites à Genève le 2 décembre 1972

EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de loi a pour but de faire approuver par le Parlement la Convention Internationale sur la sécurité des conteneurs faite à Genève le 2 décembre 1972.

Au cours des débats sur la Convention, il est apparu que les dispositions de la Convention sur le plan purement technique ne créent aucun problème pour les opérateurs maritimes qui font en général la partie principale du transport intermodal. Pour un tel transport, les conteneurs satisfaisaient déjà aux exigences de la Convention et même à des exigences plus strictes.

Plusieurs délégations ont souligné à diverses reprises que le nombre d'accidents avec des conteneurs est très faible et que le conteneur a prouvé qu'il constitue un moyen de transport très sûr.

Le souci de grands opérateurs de conteneurs était que certains pays pourraient prendre des mesures unilatérales en ce qui concerne les normes de sécurité des conteneurs.

L'utilité de cette convention est de prescrire des mesures uniformes pour l'approbation et le contrôle de la sécurité des conteneurs, de sorte que les conteneurs agréés par un pays, selon les dispositions de la convention, soient également considérés comme agréés dans un autre pays acceptant cette convention et qu'ils ne soient plus soumis à des examens supplémentaires.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1979-1980

28 MAART 1980

Ontwerp van wet houdende goedkeuring van de Internationale Overeenkomst voor veilige containers, en van de Bijlagen, opgemaakt te Genève op 2 december 1972

MEMORIE VAN TOELICHTING

Onderhavig wetsontwerp heeft tot doel de Internationale Overeenkomst voor veilige containers, tot stand gekomen te Genève op 2 december 1972, door het Parlement te laten goedkeuren.

Tijdens de debatten over de Overeenkomst kwam tot uiting dat de bepalingen van de Overeenkomst op zuiver technisch vlak geen enkel probleem scheppen voor de maritieme operators die doorgaans het voornaamste gedeelte van intermodaal transport doen. De containers voor dergelijk vervoer voldeden reeds aan de eisen van de Overeenkomst en zelfs aan strengere eisen.

Verskillende delegaties beklemtonen herhaaldelijk dat het aantal ongevallen met containers zeer laag ligt en dat de container bewezen heeft een zeer veilig transportmiddel te zijn.

De bekommernis van grote containeroperators was dat zekere landen unilaterale maatregelen zouden kunnen nemen wat de veiligheidsnormen van containers aangaat.

Het nut van deze overeenkomst is eenvormige maatregelen voor te schrijven voor de goedkeuring en de controle van veiligheid van containers, zodat de door een land, volgens de bepalingen van de overeenkomst, goedgekeurde containers in een ander land, dat deze overeenkomst aanvaardt, eveneens zouden als goedgekeurd beschouwd worden en niet meer aan bijkomende onderzoeken worden onderworpen.

En résumé, la convention sur la sécurité des conteneurs prévoit les dispositions suivantes :

1. La convention s'applique à tous les conteneurs neufs et existants utilisés pour un transport international, à l'exception des conteneurs exclusivement destinés pour le transport aérien (art. III).

2. Tout conteneur neuf doit être agréé. L'agrément est accordé sur base d'un essai individuel ou d'un essai d'un prototype en cas de fabrication en série (art. III et annexe I, règles 3, 4 et 8).

3. Les conteneurs existants doivent être agréés dans les cinq ans qui suivent la date d'entrée en vigueur de la Convention. L'agrément est accordé sur base des dispositions pertinentes au sujet de la sécurité ou bien sur base d'un essai (art. III et annexe I, règle 9).

4. Chaque conteneur agréé portera une « plaque d'agrément CSC aux fins de la sécurité » qui peut être considérée comme sauf-conduit pour le conteneur (annexe I, règle 1).

5. Chaque Partie contractante s'engage à reconnaître les « plaques d'agrément CSC aux fins de la sécurité » délivrées par une autre Partie Contractante (art. V, § 1^{er}).

6. Chaque Partie contractante s'engage à ne pas imposer d'exigences unilatérales, excepté pour les conteneurs conçus pour le transport de marchandises dangereuses et pour les conteneurs-citernes (art. V, § 2).

7. Les conteneurs sont soumis au contrôle des autorités compétentes des Parties contractantes. Ce contrôle doit se limiter à la vérification de la présence sur le conteneur d'une « plaque d'agrément CSC aux fins de la sécurité », à moins qu'on ait des indications évidentes que l'état du conteneur présente un risque manifeste pour la sécurité (art. VI).

8. Chaque conteneur doit être conservé en bon état par le propriétaire et subir périodiquement des inspections. La procédure d'inspection utilisée doit être approuvée à l'avance. La date d'inspection doit être indiquée sur le conteneur (annexe I, règle 2).

9. Les essais que doit éventuellement subir un conteneur sont :

- a) un essai de levage;
- b) un essai de gerbage;
- c) un essai de charges concentrées sur le toit et sur le plancher;
- d) un essai de rigidité transversale;
- e) un essai de sollicitation longitudinale;
- f) un essai de résistance des parois d'extrémité et des parois latérales.

10. Le propriétaire ou le constructeur d'un conteneur peut s'adresser, pour l'obtention d'un agrément, aux autorités compétentes de n'importe quelle Partie contractante. La compétence d'agréer des conteneurs peut être déléguée par l'Administration à des organismes reconnus (art. IV).

Samengevat voorziet de overeenkomst voor veilige containers volgende beschikkingen :

1. Het verdrag zal van toepassing zijn op alle nieuwe en bestaande containers gebruikt voor internationaal transport, met uitzondering van deze uitsluitend voor het luchtvervoer bestemd (art. III).

2. Elke nieuwe container moet goedgekeurd worden. Goedkeuring wordt verleend op grond van een individuele beproeving of beproeving van een prototype ingeval van seriefabricage (art. III, en bijlage I, regel 3, 4 en 8).

3. Bestaande containers moeten binnen een termijn van 5 jaar na het invoegetreden van het Verdrag goedgekeurd worden. Goedkeuring wordt verleend op basis van afdoende bewijsmateriaal omtrent de deugdelijkheid ofwel op basis van een beproeving (art. III en bijlage I, regel 9).

4. Op elke goedgekeurde container wordt een zgn. « CSC-veiligheidsplaat » bevestigd, die als een vrijgeleide voor de container kan aangezien worden (bijlage I, regel 1).

5. Elk verdragsluitend land verbindt er zich toe de « CSC-veiligheidsplaten » uitgereikt door een ander verdragsluitend land te erkennen (art. V, § 1).

6. Elk verdragsluitend land verbindt er zich ook toe geen unilaterale eisen te stellen, behalve voor containers gebruikt voor het vervoer van gevaarlijke goederen en voor tankcontainers (art. V, § 2).

7. Containers zijn onderworpen aan controle vanwege de bevoegde autoriteiten van de verdragsluitende landen. Deze controle zal er zich toe beperken vast te stellen dat een container de voorgeschreven « CSC-veiligheidsplaat » draagt, tenzij er duidelijke aanwijzingen bestaan dat de container een kennelijk gevaar voor de veiligheid betekent (art. VI).

8. Elke container dient door de eigenaar in een veilige toestand te worden gehandhaafd en periodiek te worden geïnspecteerd. De gebruikte inspectieprocedure dient vooraf te worden goedgekeurd. De inspectiedata moeten op de container worden gemerkt (bijlage I, regel 2).

9. De testen waaraan een container gebeurlijk dient onderworpen, zijn :

- a) een liftingtest;
- b) een stapeltest;
- c) een belasting door geconcentreerde lasten op het dak en op de vloer;
- d) een zgn. « transverse racking » test;
- e) een longitudinale belastingtest;
- f) een test van de eindwanden en van de zijwanden.

10. De eigenaar of de constructeur van een container kan zich voor het bekomen van een goedkeuring richten tot de bevoegde autoriteiten van eender welk verdragsluitend land. De bevoegdheid om containers goed te keuren mag door de Administratie gedelegeerd worden aan erkende instellingen (art. IV).

En raison de la concurrence des ports, il est important d'accepter cette convention. Vu que la Convention ne contient pas de dispositions au sujet de conteneurs non agréés, il pourrait en effet se produire que des conteneurs provenant de pays qui n'appliquent pas la convention subissent un traitement moins favorable dans les ports de pays qui eux ont accepté la Convention.

L'application des prescriptions de la Convention ne comportera pas de dépenses supplémentaires pour l'Etat. Il est donc souhaitable qu'il soit procédé le plus vite possible à la ratification de celle-ci.

Les Etats actuellement liés sont les suivants : Allemagne (Rép. Féd.), Allemagne (Rép. Dém.), Argentine, Arabie saoudite, Bahamas, Biélorussie, Bulgarie, Corée, Danemark, Espagne, Etats-Unis, France, Hongrie, Inde, Italie, Japon, Libéria, Nouvelle-Zélande, Roumanie, Royaume-Uni, Tchécoslovaquie, Ukraine, URSS, Yémen.

Cette Convention est entrée en vigueur le 6 septembre 1977 conformément aux dispositions de son article VIII, 1.

Le Ministre des Affaires étrangères,

H. SIMONET.

Le Ministre des Communications,

J. CHABERT.

Le Ministre du Commerce extérieur,

R. URBAIN.

Wegens de mededinging van de havens is het belangrijk deze overeenkomst te aanvaarden. Daar de Overeenkomst geen bepalingen inhoudt over niet goedgekeurde containers zou het immers kunnen voorvallen dat containers voortkomend van landen welke de overeenkomst niet toepassen een minder gunstige behandeling ondergaan in havens van landen welke de Overeenkomst wel hebben aanvaard.

De toepassing van de voorschriften van de Overeenkomst zal geen bijkomende uitgaven medebrengen voor de Staat. Het is dus wenselijk dat zo spoedig mogelijk tot de bekrachtiging ervan wordt overgegaan.

De reeds gebonden Staten zijn de volgende : Argentinië, Bahamas, Bulgarije, Denemarken, Duitse Democratische Republiek, Duitsland (Bondsrep.), Frankrijk, Hongarije, India, Italië, Japan, Jemen, Korea, Liberia, Nieuw-Zeeland, Oekraïne, Roemenië, Saoedisch-Arabië, Spanje, Tjechoslovakije, USSR, Verenigde Staten, Verenigd Koninkrijk, Witrusland.

Deze Overeenkomst is in werking getreden op 6 september 1977 overeenkomstig artikel VIII, 1.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

H. SIMONET.

De Minister van Verkeerswezen,

J. CHABERT.

De Minister van Buitenlandse Handel,

R. URBAIN.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN,
Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires étrangères, de Notre Ministre des Communications et de Notre Ministre du Commerce extérieur,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires étrangères, Notre Ministre des Communications, et Notre Ministre du Commerce extérieur sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE 1^{er}

La Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, et les Annexes, faites à Genève le 2 décembre 1972, sortiront leur plein et entier effet.

ART. 2

§ 1^{er}. Le Roi prend les dispositions nécessaires à l'exécution de la Convention mentionnée à l'article 1^{er} et des Annexes à ladite Convention.

Il peut, notamment, déterminer les mesures à prendre :

a) quand un conteneur n'est pas muni d'une plaque valide d'agrément aux fins de la sécurité, conforme à ladite Convention et à ses Annexes;

b) quand un conteneur, muni d'une plaque valide d'agrément aux fins de la sécurité, est dans un état tel qu'il présente un risque manifeste pour la sécurité.

Ces mesures peuvent prévoir que les conteneurs visés au présent paragraphe pourront être retenus par les autorités que le Roi détermine et aux conditions qu'il fixe.

§ 2. Le Roi est autorisé à donner effet aux amendements aux Annexes de la Convention précitée, qui sont entrés en vigueur pour les Parties contractantes suivant la procédure spéciale de l'article X de ladite Convention.

ART. 3

Le Roi fixe le taux des redevances à percevoir pour couvrir, en tout ou en partie, les frais d'administration, de contrôle ou de surveillance résultant de l'application de la présente loi et des arrêtés pris pour son exécution.

ONTWERP VAN WET

BOUDEWIJN,
Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze Minister van Buitenlandse Zaken, van Onze Minister van Verkeerswezen en van Onze Minister van Buitenlandse Handel,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Buitenlandse Zaken, Onze Minister van Verkeerswezen en Onze Minister van Buitenlandse Handel zijn gelast, in Onze naam, bij de Wetgevende Kamers het wetsontwerp in te dienen, waarvan de tekst volgt :

ARTIKEL 1

De Internationale Overeenkomst voor veilige containers, en de Bijlagen, opgemaakt te Genève op 2 december 1972, zullen volkomen uitwerking hebben.

ART. 2

§ 1. De Koning treft de nodige schikkingen voor de uitvoering van de in artikel 1 vermelde Overeenkomst en van de Bijlagen bij die Overeenkomst.

Hij kan inzonderheid de maatregelen bepalen die moeten worden genomen :

a) wanneer een container niet voorzien is van een geldige veiligheidskeurplaat overeenkomstig de genoemde Overeenkomst en haar Bijlagen;

b) wanneer een container die voorzien is van een geldige veiligheidskeurplaat, in een zodanige staat verkeert dat een kennelijk veiligheidsrisico ontstaat.

Die maatregelen kunnen erin voorzien dat de in deze paragraaf bedoelde containers kunnen worden tegengehouden door de overheden en onder de voorwaarden door de Koning bepaald.

§ 2. De Koning kan in voorkomend geval uitwerking verlenen aan de wijzigingen van de Bijlagen van de genoemde Overeenkomst die voor de Overeenkomstsluitende Partijen van kracht geworden zijn volgens de bijzondere procedure van artikel X van de Overeenkomst.

ART. 3

De Koning bepaalt het bedrag van de retributies die moeten worden geheven ter gehele of gedeeltelijke bestrijding van de bestuurs-, controle- of toezichtskosten in verband met de toepassing van deze wet en van de teruitvoering ervan vastgestelde besluiten.

ART. 4

Est punie d'un emprisonnement d'un mois à deux ans et d'une amende de 500 à 5 000 francs ou d'une de ces peines seulement, toute personne qui a contrevenu à la Convention et ses Annexes visées à l'article premier, aux dispositions de la présente loi et des arrêtés pris en exécution de cette loi.

ART. 5

Les articles 2, 3 et 4 de la présente loi entrent en vigueur à la date fixée par le Roi.

Donné à Bruxelles, 26 mars 1980.

BAUDOUIN.

Par le Roi :

Le Ministre des Affaires étrangères,

H. SIMONET.

Le Ministre des Communications,

J. CHABERT.

Le Ministre du Commerce extérieur,

R. URBAIN.

ART. 4

Met gevangenisstraf van een maand tot twee jaar en met een geldboete van 500 tot 5 000 frank of met één van die straffen alleen, wordt gestraft eenieder die de in artikel 1 bedoelde Overeenkomst en haar Bijlagen, de bepalingen van deze wet, alsook de bepalingen van de ter uitvoering van deze wet genomen besluiten heeft overtreden.

ART. 5

De artikelen 2, 3 en 4 van deze wet treden in werking op de door de Koning vastgestelde datum.

Gegeven te Brussel, 26 maart 1980.

BOUDEWIJN.

Van Koningswege :

De Minister van Buitenlandse Zaken,

H. SIMONET.

De Minister van Verkeerswezen,

J. CHABERT.

De Minister van Buitenlandse Handel,

R. URBAIN.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Affaires étrangères, le 30 octobre 1979, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, et des Annexes, faites à Genève le 2 décembre 1972 », a donné le 28 novembre 1979 l'avis suivant :

Aux termes de l'exposé des motifs, « l'utilité de cette Convention est de prescrire des mesures uniformes pour l'approbation et le contrôle de la sécurité des conteneurs, de sorte que les conteneurs agréés par un pays, selon les dispositions de la Convention, soient également considérés comme agréés dans un autre pays acceptant cette Convention et qu'ils ne soient plus soumis à des examens supplémentaires ».

La Convention elle-même ne soulève pas d'observation, ni les Annexes dont les dispositions sont purement techniques.

Toutefois, le texte de la Convention joint à la demande d'avis ne contient aucune mention des Etats qui ont signé la Convention. Conformément à l'usage, il importe que les signatures soient indiquées par la mention des Etats qui les ont apposées, avec mention du nom et de la qualité des signataires, ainsi que, le cas échéant, mention de la date de ces signatures.

Examen des articles

Article 1^{er}

Les mots « de 1972, » sont superflus et doivent être omis.

Article 2

Le texte suivant est proposé pour cet article :

« Article 2. — § 1^{er}. Le Roi prend les dispositions nécessaires à l'exécution de la Convention mentionnée à l'article 1^{er} et des Annexes à ladite Convention.

Il peut, notamment, déterminer les mesures à prendre :

a) quand un conteneur n'est pas muni d'une plaque valide d'agrément aux fins de la sécurité, conforme à ladite Convention et à ses Annexes;

b) quand un conteneur, muni d'une plaque valide d'agrément aux fins de la sécurité, est dans un état tel qu'il présente un risque manifeste pour la sécurité.

Ces mesures peuvent prévoir que les conteneurs visés au présent paragraphe pourront être retenus par les autorités que le Roi détermine et aux conditions qu'il fixe.

§ 2. Le Roi est autorisé à donner effet aux amendements aux Annexes de la Convention précitée, qui sont entrés en vigueur pour les Parties contractantes suivant la procédure spéciale de l'article X de ladite Convention. »

Article 3

La rédaction suivante est proposée pour cet article :

« Article 3. — Le Roi fixe le taux des redevances à percevoir pour couvrir, en tout ou en partie, les frais d'administration, de contrôle ou de surveillance résultant de l'application de la présente loi et des arrêtés pris pour son exécution. »

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 30e oktober 1979 door de Minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende goedkeuring van de Internationale Overeenkomst voor veilige containers, en van de Bijlagen, opgemaakt te Genève op 2 december 1972 », heeft de 28e november 1979 het volgende advies gegeven :

Volgens de memorie van toelichting is « het nut van deze Overeenkomst eenvormige maatregelen voor te schrijven voor de goedkeuring en de controle van veiligheid van containers, zodat de door een land, volgens de bepalingen van de Overeenkomst, goedgekeurde containers in een ander land, dat deze Overeenkomst aanvaardt, eveneens zouden als goedgekeurd beschouwd worden en niet meer aan bijkomende onderzoeken worden onderworpen ».

De Overeenkomst zelf en haar Bijlagen, die alleen zuiver technische bepalingen bevatten, geven geen aanleiding tot opmerkingen.

De bij de adviesaanvraag gevoegde tekst van de Overeenkomst maakt echter geen melding van de Staten die de Overeenkomst ondertekend hebben. Zoals gebruikelijk is, moet van de ondertekening melding worden gemaakt door opgave van de ondertekenende Staten, met vermelding van de naam en de hoedanigheid van de ondertekenaars en, in voorkomend geval, van de datum van die ondertekeningen.

Onderzoek van de artikelen

Artikel 1

De woorden « van 1972 » moeten als overbodig vervallen.

Artikel 2

Voor dit artikel wordt de volgende tekst voorgesteld :

« Artikel 2. — § 1. De Koning treft de nodige schikkingen voor de uitvoering van de in artikel 1 vermelde Overeenkomst en van de Bijlagen bij die Overeenkomst.

Hij kan inzonderheid de maatregelen bepalen die moeten worden genomen :

a) wanneer een container niet voorzien is van een geldige veiligheidskeurplaat overeenkomstig de genoemde Overeenkomst en haar Bijlagen;

b) wanneer een container die voorzien is van een geldige veiligheidskeurplaat, in een zodanige staat verkeert dat een kennelijk veiligheidsrisico ontstaat.

Die maatregelen kunnen erin voorzien dat de in deze paragraaf bedoelde containers kunnen worden tegengehouden door de overheden en onder de voorwaarden door de Koning bepaald.

§ 2. De Koning kan in voorkomend geval uitwerking verlenen aan de wijzigingen van de Bijlagen van de genoemde Overeenkomst die voor de Overeenkomstsluitende Partijen van kracht geworden zijn volgens de bijzondere procedure van artikel X van de Overeenkomst. »

Artikel 3

Dit artikel redigere men als volgt :

« Artikel 3. — De Koning bepaalt het bedrag van de retributies die moeten worden geheven ter gehele of gedeeltelijke bestrijding van de bestuurs-, controle- of toezichtskosten in verband met de toepassing van deze wet en van de ter uitvoering ervan vastgestelde besluiten. »

Article 5

Les mots « à cet effet » sont inutiles et doivent être omis.

La chambre était composée de :

Messieurs : P. TAPIE, président de chambre,
H. ROUSSEAU et Ch. HUBERLANT, conseillers d'Etat,
R. PIRSON et F. RIGAUX, assesseurs de la section de
législation,

Madame : J. TRUYENS, greffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise
a été vérifiée sous le contrôle de M. P. TAPIE.

Le rapport a été présenté par M. J. COOLEN, premier auditeur.

Le Greffier,
J. TRUYENS

Le Président,
P. TAPIE.

Artikel 5

Het woord « hiertoe » moet als overbodig vervallen.

De kamer was samengesteld uit :

de Heren : P. TAPIE, kamervoorzitter,
H. ROUSSEAU en Ch. HUBERLANT, staatsraden,
R. PIRSON en F. RIGAUX, bijzitters van de afdeling
wetgeving,

Mevrouw : J. TRUYENS, griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd
nagezien onder toezicht van de H. P. TAPIE.

Het verslag werd uitgebracht door de H. J. COOLEN, eerste audi-
teur.

De Griffier,
J. TRUYENS.

De Voorzitter,
P. TAPIE.

CONVENTION INTERNATIONALE SUR LA SECURITE DES CONTENEURS (CSC)

Préambule

Les Parties contractantes,

Reconnaissant qu'il importe de maintenir un degré élevé de sécurité de la vie humaine lors de la manutention, du gerbage et du transport des conteneurs,

Conscientes de la nécessité de faciliter les transports internationaux par conteneurs,

Reconnaissant à cet égard les avantages qu'il y aurait à officialiser des prescriptions internationales communes en matière de sécurité,

Considérant que le meilleur moyen de parvenir à cette fin est de conclure une Convention,

Ont décidé d'officialiser les règles de construction des conteneurs destinées à garantir la sécurité de leur manutention, de leur gerbage et de leur transport dans des conditions normales d'exploitation, et à cet effet

Sont convenues des dispositions suivantes :

ARTICLE PREMIER

Obligation générale aux termes de la présente Convention

Les Parties contractantes s'engagent à donner effet aux dispositions de la présente Convention et de ses Annexes, qui font partie intégrante de la présente Convention.

ARTICLE II

Définitions

Aux fins de la présente Convention, sauf disposition contraire expresse :

1. On entend par « conteneur » un engin de transport :

a) de caractère permanent et, de ce fait, assez résistant pour permettre un usage répété;

b) spécialement conçu pour faciliter le transport des marchandises, sans rupture de charge, pour un ou plusieurs modes de transport;

c) conçu pour être assujéti et/ou manipulé facilement, des pièces de coin étant prévues à cet effet;

d) de dimensions telles que la surface délimitée par les quatre angles inférieurs extérieurs soit :

i) d'au moins 14 m² (150 pieds carrés) ou

ii) d'au moins 7 m² (75 pieds carrés) si le conteneur est pourvu de pièces de coin aux angles supérieurs.

Le terme « conteneur » ne comprend ni les véhicules, ni l'emballage. Il comprend toutefois les conteneurs transportés sur des châssis.

2. L'expression « pièces de coin » désigne un aménagement d'ouvertures et de faces disposées aux angles supérieurs et/ou inférieurs du conteneur et permettant de le manutentionner, de le gerber et/ou de l'assujettir.

3. Le terme « Administration » désigne le Gouvernement de la Partie contractante sous l'autorité de laquelle les conteneurs sont agréés.

4. Le terme « agréé » signifie agréé par l'Administration.

INTERNATIONALE OVEREENKOMST VOOR VEILIGE CONTAINERS (CSC)

(Vertaling)

Preamble

De Overeenkomstsluitende Partijen,

De noodzaak erkennende tot het handhaven van een hoge graad van veiligheid voor mensen bij het hanteren, stapelen en vervoeren van containers,

Zich bewust van de noodzaak tot het vergemakkelijken van het internationale containervervoer,

In verband hiermee de voordelen erkennende van het vorm geven aan gemeenschappelijke internationale veiligheidsvoorschriften,

Overwegende dat dit doel het best kan worden bereikt door het sluiten van een overeenkomst,

Hebben besloten tot het formaliseren van aan de constructie te stellen eisen ter waarborging van de veiligheid bij het hanteren, stapelen en vervoeren van containers tijdens normale werkzaamheden en zijn te dien einde

Overeengekomen als volgt :

ARTIKEL I

Algemene verplichting krachtens deze Overeenkomst

De Overeenkomstsluitende Partijen verbinden zich tot het geven van uitvoering aan de bepalingen van deze Overeenkomst en van de daaraan gehechte Bijlagen, die een integrerend deel uitmaken van deze Overeenkomst.

ARTIKEL II

Definities

Voor de toepassing van deze Overeenkomst betekent, tenzij nadrukkelijk anders is vermeld :

1. « Container » : een hulpmiddel bij het vervoer :

a) van duurzame aard en dienovereenkomstig stevig genoeg voor herhaald gebruik;

b) dat speciaal is ontworpen ter vergemakkelijking van het vervoer van goederen door een of meer vervoermiddelen, zonder tussentijdse in- en uitlading van die goederen;

c) dat is ontworpen om te kunnen worden vastgezet en/of gemakkelijk hanteerbaar te zijn, en te dien einde is voorzien van hoekstukken;

d) van zodanige afmetingen, dat de oppervlakte, begrensd door de vier onderste hoekstukken, hetzij :

i) ten minste 14 m² is,

ii) hetzij ten minste 7 m² is, indien het is uitgerust met bovenhoekstukken.

Onder de benaming « container » vallen niet voertuigen of verpakkingsmateriaal; containers op een verrijdbaar onderstel zijn echter wel hieronder begrepen.

2. « Hoekstukken » : een samenstel van openingen en platen aan de boven- en/of onderzijde van een container ten dienste van het hanteren, stapelen en/of vastzetten.

3. « Administratie » : de Regering van een Overeenkomstsluitende Partij, onder wier gezag containers worden goedgekeurd.

4. « Goedgekeurd » : goedgekeurd door de Administratie.

5. Le terme « agrément » s'entend de la décision par laquelle une Administration juge qu'un type de construction ou un conteneur offre les garanties de sécurité prévues dans la présente Convention.

6. L'expression « transport international » désigne un transport dont les points de départ et de destination sont situés sur le territoire de deux pays dont au moins l'un est un pays auquel s'applique la présente Convention. La présente Convention s'applique également lorsqu'une partie d'un transport entre deux pays a lieu sur le territoire d'un pays auquel s'applique la présente Convention.

7. Le terme « cargaison » désigne tous les articles et marchandises quelle qu'en soit la nature, transportés dans les conteneurs.

8. Par « conteneur neuf », on entend tout conteneur dont la construction a été entreprise à la date d'entrée en vigueur de la présente Convention ou postérieurement à cette date.

9. Par « conteneur existant », on entend tout conteneur qui n'est pas un conteneur neuf.

10. Par « propriétaire », on entend soit le propriétaire au sens de la législation nationale de la Partie contractante, soit le locataire à bail ou le dépositaire si les parties à un contrat conviennent que le locataire à bail ou le dépositaire assumera la responsabilité du propriétaire en ce qui concerne l'entretien et l'examen du conteneur conformément aux dispositions de la présente Convention.

11. Par « type de conteneur », on entend le type de construction agréé par l'Administration.

12. Par « conteneur de la série », on entend tout conteneur construit conformément au type de construction agréé.

13. Par « prototype », on entend un conteneur représentatif des conteneurs qui ont été ou qui seront construits dans une même série.

14. L'expression « masse brute maximale de service » ou « R » désigne la masse totale maximale admissible du conteneur et de son chargement.

15. Le terme « tare » désigne la masse du conteneur vide, y compris les accessoires fixés à demeure.

16. L'expression « charge utile maximale admissible » ou « P » représente la différence entre la masse brute maximale de service et la tare.

ARTICLE III

Champ d'application

1. La présente Convention s'applique aux conteneurs neufs et existants utilisés pour un transport international, à l'exception des conteneurs spécialement conçus pour le transport aérien.

2. Tout conteneur neuf doit être agréé conformément aux dispositions de l'Annexe I applicables aux essais d'agrément par type ou aux essais d'agrément individuel.

3. Tout conteneur existant doit être agréé conformément aux dispositions pertinentes régissant l'agrément des conteneurs existants énoncées dans l'Annexe I, dans les cinq ans qui suivent la date d'entrée en vigueur de celle-ci.

ARTICLE IV

Essais, inspection, agrément et entretien

1. Pour mettre en œuvre les dispositions de l'Annexe I, chaque Administration doit instaurer une procédure efficace d'essais, d'inspection et

5. « Goedkeuring » : het besluit van een Administratie, inhoudende dat een ontwerp-type of een container veilig is volgens de bepalingen van deze Overeenkomst.

6. « Internationaal vervoer » : vervoer tussen punten van vertrek en bestemming, gelegen op het grondgebied van twee landen, waarvan op ten minste één deze Overeenkomst van toepassing is. Deze Overeenkomst is ook van toepassing, indien een deel van het vervoer tussen twee landen plaatsvindt over het grondgebied van een land, waarop deze Overeenkomst van toepassing is.

7. « Lading » : alle goederen, waren, koopmansgoederen en artikelen van welke aard ook, die in containers worden vervoerd.

8. « Nieuwe container » : een container, waarvan de constructie is begonnen op of na de datum van inwerkingtreding van deze Overeenkomst.

9. « Bestaande container » : een container die geen nieuwe container is.

10. « Eigenaar » : de eigenaar als voorzien in de nationale wet van de Overeenkomstsluitende Partij of de huurder of bewaarnemer, indien een overeenkomst tussen partijen voorziet in de uitoefening van de verantwoordelijkheid van de eigenaar voor het onderhoud en de controle van de container door een zodanige huurder of bewaarnemer.

11. « Type container » : het door de Administratie goedgekeurde ontwerp-type.

12. « Serie-model van een type container » : een container die vervaardigd is overeenkomstig het goedgekeurde ontwerp-type.

13. « Prototype » : een container die representatief is voor die containers, die in serie worden of zullen worden vervaardigd volgens een ontwerp-type.

14. « Maximaal brutogewicht tijdens vervoer of toegestaan gewicht » of « R » : het maximaal toegestane gewicht van de container tezamen met zijn lading.

15. « Tarragewicht » : het gewicht van de lege container, met inbegrip van de daaraan vast aangebrachte voorzieningen.

16. « Maximaal toegestaan ladinggewicht » of « P » : het verschil tussen het maximaal brutogewicht tijdens het vervoer of « R » en het tarragewicht.

ARTIKEL III

Toepassing

1. Deze Overeenkomst is van toepassing op nieuwe en bestaande containers, gebruikt in internationaal vervoer, met uitzondering van speciaal voor luchtvervoer ontworpen containers.

2. Elke nieuwe container dient te worden goedgekeurd overeenkomstig de bepalingen voor het beproeven van typen of voor het stuksgewijze beproeven zoals omschreven in Bijlage I.

3. Elke bestaande container dient binnen vijf jaar na de datum van inwerkingtreding van deze Overeenkomst te worden goedgekeurd overeenkomstig de desbetreffende bepalingen voor goedkeuring van bestaande containers, vermeld in Bijlage I.

ARTIKEL IV

Beproeving, inspectie, goedkeuring en onderhoud

1. Voor het doen naleven van de bepalingen van Bijlage I dient elke Administratie een doeltreffende procedure vast te stellen voor

d'agrément des conteneurs, conformément aux critères établis dans la présente Convention; elle peut toutefois confier ces essais, inspection et agrément à des organisations dûment autorisées par elle.

2. L'Administration qui confie ces essais, inspection et agrément à une organisation doit en informer le Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (dénommée ci-après « l'Organisation ») qui avise les Parties contractantes.

3. La demande d'agrément peut être adressée à l'Administration de toute Partie contractante.

4. Tout conteneur doit être maintenu dans un état satisfaisant du point de vue de la sécurité, conformément aux dispositions de l'Annexe I.

5. Si un conteneur agréé ne répond pas aux règles des Annexes I et II, l'Administration intéressée prendra les mesures qu'elle juge nécessaires pour faire en sorte que le conteneur soit conforme auxdites règles ou pour retirer l'agrément.

ARTICLE V

Approbation de l'agrément

1. L'agrément accordé aux termes de la présente Convention sous la responsabilité d'une Partie contractante doit être approuvé par les autres Parties contractantes pour tout ce qui concerne les objectifs de la présente Convention. Il doit être considéré par les autres Parties contractantes comme ayant la même valeur que l'agrément accordé par eux.

2. Une Partie contractante ne doit imposer aucune autre prescription ni aucun autre essai en matière de sécurité de construction des conteneurs auxquels s'applique la présente Convention; toutefois, aucune disposition de la présente Convention n'exclut l'application de réglementations ou lois nationales ou d'accords internationaux prescrivant des règles ou des essais supplémentaires en matière de sécurité de construction des conteneurs spécialement conçus pour le transport de marchandises dangereuses, ou en matière de sécurité de construction des éléments caractéristiques de conteneurs transportant des liquides en vrac, ou en matière de sécurité de construction des conteneurs quand ils sont transportés par air. L'expression « marchandises dangereuses » aura le sens qui lui est donné par les accords internationaux.

ARTICLE VI

Contrôle

1. Tout conteneur qui a été agréé en vertu de l'article III est soumis, sur le territoire des Parties contractantes, au contrôle des fonctionnaires dûment autorisés par ces Parties. Ce contrôle doit se limiter à la vérification de la présence sur le conteneur, conformément aux dispositions de la présente Convention, d'une plaque valide d'agrément aux fins de la sécurité, à moins qu'on ait la preuve évidente que l'état du conteneur présente un risque manifeste pour la sécurité. Dans ce cas, le fonctionnaire chargé du contrôle ne doit l'exercer que dans la mesure où il est nécessaire pour vérifier, avant que le conteneur soit remis en service, qu'il satisfait de nouveau aux prescriptions en matière de sécurité.

2. Lorsqu'il apparaît que le conteneur ne satisfait plus aux prescriptions en matière de sécurité par suite d'un défaut qui aurait pu exister au moment de son agrément, l'Administration responsable de cet agrément en sera informée par la Partie contractante qui a décelé le défaut.

het beproeven, inspecteren en goedkeuren van containers overeenkomstig de in deze Overeenkomst vastgelegde normen, met dien verstande evenwel dat een Administratie dit beproeven, inspecteren en goedkeuren mag toevertrouwen aan daartoe naar behoren gemachtigde organisaties.

2. Een Administratie die dit beproeven, inspecteren en goedkeuren toevertrouwt aan een organisatie, geeft hiervan kennis aan de Secretaris-Generaal van de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie ter mededeling aan de Overeenkomstsluitende Partijen.

3. Aanvragen voor goedkeuring kunnen worden gericht tot de Administratie van elke Overeenkomstsluitende Partij.

4. Elke container dient in een veilige staat te worden gehouden overeenkomstig de bepalingen van Bijlage I.

5. Indien een goedgekeurde container in feite niet voldoet aan de voorschriften van de Bijlagen I en II, dient de betrokken Administratie de door haar noodzakelijk geachte maatregelen te nemen opdat de container alsnog gaat voldoen aan die voorschriften, of de goedkeuring in te trekken.

ARTIKEL V

Aanvaarding van goedkeuring

1. Goedkeuring onder het gezag van een Overeenkomstsluitende Partij, verleend krachtens de bepalingen van deze Overeenkomst, wordt door de andere Overeenkomstsluitende Partijen aanvaard voor alle in deze Overeenkomst vermelde doeleinden. Deze goedkeuring wordt door de andere Overeenkomstsluitende Partijen beschouwd dezelfde kracht te hebben als een door hen verleende goedkeuring.

2. Een Overeenkomstsluitende Partij mag geen andere veiligheids-eisen betreffende de constructie of beproevingen van containers voorschrijven dan die waarin door deze Overeenkomst wordt voorzien, met dien verstande evenwel dat niets in deze Overeenkomst de toepassing uitsluit van bepalingen van nationale voorschriften of wetten of van internationale overeenkomsten, die aanvullende veiligheids-eisen betreffende de constructie of beproevingen voorschrijven van containers, die speciaal zijn ontworpen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen of van voorzieningen die uitsluitend gelden voor containers voor vervoer van vloeistoffen in bulk of voor containers gebruikt voor luchtvervoer. De term « gevaarlijke stoffen » heeft hier de betekenis die daaraan in internationale overeenkomsten wordt gegeven.

ARTIKEL VI

Controle

1. Elke container die is goedgekeurd op grond van artikel III is op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partijen onderworpen aan controle door ambtenaren die daartoe naar behoren zijn gemachtigd door de betrokken Overeenkomstsluitende Partijen. Deze controle is beperkt tot het nagaan of de container voorzien is van een geldig veiligheidskeurmerk, zoals dat op grond van deze Overeenkomst is vereist, tenzij er voldoende redenen zijn om aan te nemen dat de toestand van de container zodanig is dat een kennelijk veiligheidsrisico ontstaat. In dat geval moet de met de controle belaste ambtenaar deze controle slechts uitvoeren voor zover noodzakelijk om zeker te stellen dat de container weer in een veilige staat wordt gebracht alvorens hij verder wordt gebruikt.

2. Wanneer een container onveilig blijkt te zijn geworden als gevolg van een gebrek, dat kan hebben bestaan toen de container werd goedgekeurd, dient de voor die goedkeuring verantwoordelijke Administratie te worden ingelicht door de Overeenkomstsluitende Partij die het gebrek ontdekte.

ARTICLE VII

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. La présente Convention sera ouverte, jusqu'au 15 janvier 1973, à l'Office des Nations Unies à Genève, puis du 1^{er} février 1973 au 31 décembre 1973, inclusivement, au siège de l'Organisation à Londres, à la signature de tous les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies ou membres de l'une de ses institutions spécialisées ou de l'Agence internationale de l'énergie atomique, ou Parties au Statut de la Cour internationale de Justice, et de tout autre Etat invité par l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies à devenir Partie à la présente Convention.

2. La présente Convention est sujette à ratification, acceptation ou approbation par les Etats signataires.

3. La présente Convention restera ouverte à l'adhésion de tout Etat visé au paragraphe 1.

4. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation (dénommé ci-après le Secrétaire général).

ARTICLE VIII

Entrée en vigueur

1. La présente Convention entrera en vigueur douze mois après la date du dépôt du dixième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

2. Pour chaque Etat qui ratifiera, acceptera ou approuvera la présente Convention ou qui y adhèrera après le dépôt du dixième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur douze mois après la date du dépôt, par cet Etat, de son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

3. Tout Etat qui devient Partie à la présente Convention après l'entrée en vigueur d'un amendement est, faute d'avoir exprimé une intention différente, considéré comme étant :

a) Partie à la Convention telle qu'elle a été amendée; et

b) Partie à la Convention non amendée au regard de tout Etat Partie à la Convention qui n'est pas lié par l'amendement.

ARTICLE IX

Procédure d'amendement de tout ou partie de la présente Convention

1. La présente Convention peut être amendée sur proposition d'une Partie contractante par l'une des procédures énoncées dans le présent article.

2. Amendement après examen au sein de l'Organisation :

a) Sur la demande d'une Partie contractante, tout amendement proposé par cette Partie à la présente Convention est examiné par l'Organisation. S'il est adopté par une majorité des deux tiers des membres présents et votants du Comité de la sécurité maritime de l'Organisation, aux travaux duquel toutes les Parties contractantes auront été invitées à participer avec droit de vote, cet amendement sera communiqué à tous les membres de l'Organisation et à toutes les Parties Contractantes six mois au moins avant d'être examiné par l'Assemblée de l'Organisation. Toute Partie contractante qui n'est pas membre de

ARTIKEL VII

Ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring en toetreding

1. Deze Overeenkomst staat tot 15 januari 1973 ten kantore van de Verenigde Naties te Genève en daarna van 1 februari 1973 tot en met 31 december 1973 ten hoofdkantore van de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie te Londen (hierna de noemen de « Organisatie ») open voor ondertekening door alle Lid-Staten van de Verenigde Naties of leden van de Gespecialiseerde Organisaties of van de Internationale Organisatie voor Atoomenergie of door Partijen bij het Statuut van het Internationale Gerechtshof en door alle andere Staten die door de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties worden uitgenodigd Partij te worden bij deze Overeenkomst.

2. Deze Overeenkomst dient te worden bekrachtigd, aanvaard of goedgekeurd door de Staten die haar hebben ondertekend.

3. Deze Overeenkomst blijft openstaan voor toetreding door de in het eerste lid bedoelde Staten.

4. De akten van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding dienen te worden nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (hierna te noemen de « Secretaris-Generaal »).

ARTIKEL VIII

Inwerkingtreding

1. Deze Overeenkomst treedt in werking twaalf maanden na de datum van de nederlegging van de tiende akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding.

2. Voor elke Staat die deze Overeenkomst bekrachtigt, aanvaardt, goedkeurt of daartoe toetreedt na de nederlegging van de tiende akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding treedt deze Overeenkomst in werking twaalf maanden na de nederlegging door die Staat van zijn akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding.

3. Een Staat die Partij wordt bij deze Overeenkomst na het van kracht worden van een wijziging wordt, indien die Staat geen ander voornemen te kennen geeft,

a) geacht Partij te zijn bij de Overeenkomst, zoals gewijzigd; en

b) geacht Partij te zijn bij de ongewijzigde Overeenkomst ten aanzien van een Partij bij de Overeenkomst die niet gebonden is door de wijziging.

ARTIKEL IX

Procedure voor het wijzigen van een deel of van delen van deze Overeenkomst

1. Deze Overeenkomst kan worden gewijzigd op voorstel van een Overeenkomstsluitende Partij door middel van een der in dit artikel aangegeven procedures.

2. Wijziging na overweging in de Organisatie :

a) Op verzoek van een Overeenkomstsluitende Partij wordt een door haar voorgestelde wijziging in overweging genomen door de Organisatie. Een zodanige wijziging wordt, indien zij wordt aanvaard met een meerderheid van twee derde van hun stem uitbrengende aanwezigen in de Maritieme Veiligheidscommissie van de Organisatie, waarvoor alle Overeenkomstsluitende Partijen zijn uitgenodigd deel te nemen en hun stem uit te brengen, medegedeeld aan alle leden van de Organisatie en alle Overeenkomstsluitende Partijen, ten minste zes maanden voorafgaande aan de overweging van de wijziging door de Algemene Vergadering

L'Organisation sera autorisée à participer à ses travaux et à voter quand l'amendement sera examiné par l'Assemblée de l'Organisation.

b) S'il est adopté par une majorité des deux tiers des membres présents et votants de l'Assemblée, et si cette majorité comprend une majorité des deux tiers des Parties contractantes présentes et votantes, l'amendement sera communiqué par l'Organisation à toutes les Parties contractantes pour acceptation.

c) Cet amendement entrera en vigueur douze mois après la date à laquelle il aura été accepté par les deux tiers des Parties contractantes. L'amendement entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes, à l'exception de celles qui, avant son entrée en vigueur, auront fait une déclaration pour indiquer qu'elles ne l'acceptent pas.

3. Amendement par une conférence :

Sur la demande d'une Partie contractante appuyée par au moins les deux tiers des Parties contractantes, une conférence des gouvernements à laquelle seront invités les Etats visés à l'article VII sera convoquée par le Secrétaire général pour examiner les amendements à la présente Convention.

ARTICLE X

Procédure spéciale d'amendement des Annexes

1. Tout amendement aux Annexes proposé par une Partie contractante sera examiné par l'Organisation à la demande de cette Partie.

2. S'il est adopté par une majorité des deux tiers des membres présents et votants du Comité de la sécurité maritime de l'Organisation, aux débats duquel toutes les Parties contractantes auront été invitées à participer avec le droit de vote, et si cette majorité comprend une majorité des deux tiers des Parties contractantes présentes et votantes, l'amendement sera communiqué par le Secrétaire général à toutes les Parties contractantes pour acceptation.

3. Cet amendement entrera en vigueur à une date qui sera fixée par le Comité de la sécurité maritime au moment de son adoption, à moins qu'à une date antérieure, que le Comité de la sécurité maritime fixera en même temps, un cinquième des Parties contractantes, ou cinq Parties contractantes si ce chiffre est inférieur, aient notifié au Secrétaire général qu'elles élèvent des objections contre ledit amendement. Les dates visées dans le présent paragraphe seront fixées par une majorité des deux tiers des membres présents et votants du Comité de la sécurité maritime, comprenant elle-même une majorité des deux tiers des Parties contractantes.

4. Dès qu'un amendement entrera en vigueur, il remplacera, pour toutes les Parties contractantes qui n'ont pas élevé d'objection contre lui, toute disposition antérieure à laquelle il se rapporte; une objection élevée contre cet amendement par une Partie contractante n'aura pas force obligatoire à l'égard des autres Parties contractantes pour ce qui est de l'agrément des conteneurs auxquels la présente Convention s'applique.

5. Le Secrétaire général informera toutes les Parties contractantes et tous les membres de l'Organisation de toute demande ou communication présentée aux termes du présent article et de la date à laquelle tout amendement entrera en vigueur.

6. Lorsque le Comité de la sécurité maritime examine, mais n'adopte pas, une proposition d'amendement aux Annexes, toute Partie contractante pourra demander la convocation d'une Conférence, à laquelle

van de Organisatie. Een Overeenkomstsluitende Partij die geen lid is van de Organisatie is gerechtigd deel te nemen en haar stem uit te brengen wanneer de wijziging door de Algemene Vergadering in overweging wordt genomen.

b) Indien de wijziging wordt aangenomen door een twee derde meerderheid van de hun stem uitbrengende aanwezigen in de Algemene Vergadering en indien tot een zodanige meerderheid een twee derde meerderheid behoort van de aanwezige en hun stem uitbrengende Overeenkomstsluitende Partijen, wordt zij door de Secretaris-Generaal medegedeeld aan alle Overeenkomstsluitende Partijen ter fine van aanvaarding.

c) Een zodanige wijziging wordt van kracht twaalf maanden na de datum waarop zij door twee derde van de Overeenkomstsluitende Partijen is aanvaard. De wijziging wordt van kracht ten aanzien van alle Overeenkomstsluitende Partijen, met uitzondering van die, welke vóór haar van kracht worden hebben verklaard dat zij de wijziging niet aanvaarden.

3. Wijziging door een Conferentie :

Op verzoek van een Overeenkomstsluitende Partij, waarmee wordt ingestemd door ten minste een derde van de Overeenkomstsluitende Partijen, wordt door de Secretaris-Generaal een Conferentie bijeengeroepen, waarvoor de in artikel VII bedoelde Staten worden uitgenodigd.

ARTIKEL X

Bijzondere procedure voor het wijzigen van de Bijlagen

1. Een door een Overeenkomstsluitende Partij voorgestelde wijziging van de Bijlagen wordt op verzoek van die Partij door de Organisatie in overweging genomen.

2. Een zodanige wijziging wordt, indien zij is aangenomen met een twee derde meerderheid van de hun stem uitbrengende aanwezigen in de Maritieme Veiligheidscommissie van de Organisatie, waarvoor alle Overeenkomstsluitende Partijen zijn uitgenodigd deel te nemen en hun stem uit te brengen, en indien tot een zodanige meerderheid een twee derde meerderheid behoort van de aanwezige en hun stem uitbrengende Overeenkomstsluitende Partijen, door de Secretaris-Generaal medegedeeld aan alle Overeenkomstsluitende Partijen ter fine van aanvaarding.

3. Een zodanige wijziging wordt van kracht op een door de Maritieme Veiligheidscommissie ten tijde van haar aanvaarding vast te stellen datum, tenzij op een door de Maritieme Veiligheidscommissie te bepalen eerdere datum terzelfdertijd een vijfde of vijf van de Overeenkomstsluitende Partijen, welk van de beide aantallen geringer is, de Secretaris-Generaal kennis geeft of geven van hun bezwaar tegen de wijziging. Het bepalen door de Maritieme Veiligheidscommissie van de in dit lid bedoelde data geschiedt bij een twee derde meerderheid van de hun stem uitbrengende aanwezigen, tot welke meerderheid een twee derde meerderheid behoort van de aanwezige en hun stem uitbrengende Overeenkomstsluitende Partijen.

4. Bij het van kracht worden van een wijziging vervangt zij en treedt zij voor alle Overeenkomstsluitende Partijen die geen bezwaar hebben gemaakt tegen die wijziging, in de plaats van de voorafgaande bepaling, waarnaar deze wijziging verwijst; een door een Overeenkomstsluitende Partij gemaakt bezwaar is niet bindend voor andere Overeenkomstsluitende Partijen ten aanzien van de aanvaarding van containers waarop deze Overeenkomst van toepassing is.

5. De Secretaris-Generaal geeft alle Overeenkomstsluitende Partijen en leden van de Organisatie kennis van verzoeken en mededelingen op grond van dit artikel en van de datum waarop een wijziging van kracht wordt.

6. Indien een voorgestelde wijziging van de Bijlagen door de Maritieme Veiligheidscommissie in overweging is genomen, maar niet is aanvaard, kan een Overeenkomstsluitende Partij de bijeenroeping

tous les Etats visés à l'article VII seront invités. Lorsqu'un tiers au moins des autres Parties contractantes auront notifié leur approbation, le Secrétaire général convoquera une Conférence pour examiner cet amendement aux Annexes.

ARTICLE XI

Dénonciation

1. Toute Partie contractante pourra dénoncer la présente Convention par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général. La dénonciation prendra effet un an après la date de ce dépôt auprès du Secrétaire général.

2. Une Partie contractante qui aura élevé une objection contre un amendement aux Annexes pourra dénoncer la présente Convention et cette dénonciation aura effet à la date d'entrée en vigueur dudit amendement.

ARTICLE XII

Extinction

La présente Convention cessera d'être en vigueur si le nombre des Parties contractantes est inférieur à cinq pendant une période quelconque de douze mois consécutifs.

ARTICLE XIII

Règlement des différends

1. Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes concernant l'interprétation ou l'application de la présente Convention qui ne peut être réglé par voie de négociations ou d'une autre manière sera soumis, à la requête de l'une d'entre elles, à un tribunal arbitral composé de la façon suivante : chacune des parties au différend nommera un arbitre et les deux arbitres désigneront un troisième arbitre qui sera le président du tribunal. Si, trois mois après avoir reçu une requête, l'une des parties n'a pas désigné d'arbitre, ou si les arbitres n'ont pu choisir un président, l'une quelconque de ces parties pourra demander au Secrétaire général de procéder à la nomination de l'arbitre ou du président du tribunal arbitral.

2. La décision du tribunal arbitral constitué conformément aux dispositions du paragraphe 1^{er} aura force obligatoire pour les parties intéressées au différend.

3. Le tribunal arbitral arrêtera son propre règlement intérieur.

4. Les décisions du tribunal arbitral concernant tant la procédure et le lieu de réunion que toute controverse dont il serait saisi seront prises à la majorité.

5. Toute controverse qui pourrait surgir entre les parties au différend au sujet de l'interprétation et de l'exécution de la sentence arbitrale pourra être portée par l'une des parties devant le tribunal arbitral qui a rendu la sentence pour être jugée par lui.

ARTICLE XIV

Réserves

1. Les réserves à la présente Convention seront autorisées, à l'exclusion de celles portant sur les dispositions des articles I à VI, de l'article XIII et du présent article, ainsi que sur celles des Annexes, à

verzoeken van een Conferentie, waartoe de in artikel VII bedoelde Staten worden uitgenodigd. Na ontvangst van een kennisgeving van instemming van ten minste een derde van de overige Overeenkomstsluitende Partijen wordt een zodanige Conferentie door de Secretaris-Generaal bijeengeroepen ter overweging van wijzigingen van de Bijlagen.

ARTIKEL XI

Opzegging

1. Een Overeenkomstsluitende Partij kan deze Overeenkomst opzeggen door het nederleggen van een akte bij de Secretaris-Generaal. De opzegging wordt van kracht een jaar na de nederlegging van een zodanige kennisgeving bij de Secretaris-Generaal.

2. Een Overeenkomstsluitende Partij die mededeling heeft gedaan aan een bezwaar tegen een wijziging van de Bijlagen, kan deze Overeenkomst opzeggen en een dergelijke opzegging wordt van kracht op de datum van het van kracht worden van een zodanige wijziging.

ARTIKEL XII

Beëindiging

Deze Overeenkomst houdt op van kracht te zijn als het aantal Overeenkomstsluitende Partijen gedurende een tijdvak van twaalf achtereenvolgende maanden minder is dan vijf.

ARTIKEL XIII

Beslechting van geschillen

1. Een geschil tussen twee of meer Overeenkomstsluitende Partijen betreffende de uitlegging of de toepassing van deze Overeenkomst, dat niet kan worden beslecht door onderhandeling of door enige andere wijze van beslechting, wordt op verzoek van een van hen voorgelegd aan een scheidsgerecht dat als volgt is samengesteld : Elke partij bij het geschil wijst een scheidsman aan en deze beide scheidsmannen wijzen een derde scheidsman aan, die als voorzitter optreedt. Indien drie maanden na de ontvangst van een verzoek een van de partijen in gebreke is gebleven een scheidsman aan te wijzen of indien de scheidsmannen in gebreke zijn gebleven een Voorzitter aan te wijzen, kan elk van de partijen de Secretaris-Generaal verzoeken een scheidsman of de Voorzitter van het scheidsgerecht aan te wijzen.

2. De uitspraak van het krachtens het bepaalde in het eerste lid aangewezen scheidsgerecht is bindend voor de partijen bij het geschil.

3. Het scheidsgerecht stelt zijn eigen procedureregels vast.

4. Beslissingen van het scheidsgerecht, zowel ten aanzien van zijn procedure en zijn plaats van samenkomst als ten aanzien van een aan hem voorgelegd geschil, worden met meerderheid van stemmen genomen.

5. Een tussen de partijen bij het geschil gerezen meningsverschil ten aanzien van de uitlegging en de tenuitvoerlegging van de uitspraak kan door elke partij ter beoordeling worden voorgelegd aan het scheidsgerecht dat de uitspraak heeft gedaan.

ARTIKEL XIV

Voorbehouden

1. Voorbehouden ten aanzien van deze Overeenkomst zijn toegestaan, met uitzondering van die, welke betrekking hebben op de artikelen I-VI, XIII en het onderhavige artikel en ten aanzien van de

condition que ces réserves soient communiquées par écrit et, si elles le sont avant le dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, qu'elles soient confirmées dans cet instrument. Le Secrétaire général communiquera ces réserves à tous les Etats visés à l'article VII.

2. Toute réserve communiquée en vertu du paragraphe 1^{er} :

a) modifie, pour la Partie contractante qui l'a formulée, les dispositions de la présente Convention auxquelles cette réserve se rapporte, dans la mesure où elle leur est applicable, et

b) modifie ces dispositions dans la même mesure pour les autres Parties contractantes dans leurs relations avec la Partie contractante qui a formulé la réserve.

3. Toute Partie contractante ayant communiqué une réserve en vertu du paragraphe 1^{er} pourra la retirer à tout moment par notification au Secrétaire général.

ARTICLE XV

Notification

Outre les notifications et communications prévues aux articles IX, X et XIV, le Secrétaire général notifiera à tous les Etats visés à l'article VII :

a) les signatures, ratifications, acceptations, approbations et adhésions au titre de l'article VII,

b) les dates d'entrée en vigueur de la présente Convention conformément à l'article VIII,

c) la date d'entrée en vigueur des amendements à la présente Convention, conformément aux articles IX et X,

d) les dénonciations au titre de l'article XI,

e) l'extinction de la présente Convention au titre de l'article XII.

ARTICLE XVI

Textes authentiques

L'original de la présente Convention, dont les versions en langues anglaise, chinoise, espagnole, française et russe font également foi, sera déposé auprès du Secrétaire général qui en communiquera des copies certifiées conformes à tous les Etats visés à l'article VII.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, à ce dûment autorisés par leurs gouvernements, ont signé la présente Convention.

FAIT à Genève, le deux décembre mil neuf cent soixante-douze.

Pour le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne :

Sous réserve de ratification :
OTTO BARON VON STEMPEL,
5 décembre 1972.

Pour le Gouvernement de la République d'Autriche :

WILFRIED PLATZER,
16 mai 1973.

bepalingen van de Bijlagen, mits zulke voorbeholden schriftelijk worden medegedeeld en, indien zij worden medegedeeld vóór de nederlegging van de akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, in die akte worden bevestigd. De Secretaris-Generaal deelt zodanige voorbeholden mede aan alle in artikel VII bedoelde Staten.

2. Een overeenkomstig het eerste lid gemaakt voorbehoud :

a) wijzigt ten aanzien van de Overeenkomstsluitende Partij die het voorbehoud heeft gemaakt, de bepalingen van deze Overeenkomst waarop het voorbehoud betrekking heeft, en wel naar de mate van het voorbehoud; en

b) wijzigt die bepalingen naar gelijke mate voor de andere Overeenkomstsluitende Partij die het voorbehoud heeft gemaakt.

3. Een Overeenkomstsluitende Partij die een voorbehoud heeft gemaakt krachtens het eerste lid, kan het te allen tijde intrekken door een kennisgeving aan de Secretaris-Generaal.

ARTIKEL XV

Kennisgeving

Naast de in de artikelen IX, X en XIV bedoelde kennisgevingen en mededelingen geeft de Secretaris-Generaal alle in artikel VII bedoelde Staten kennis van het volgende :

a) ondertekeningen, bekrachtigingen, aanvaarding, goedkeuringen en toetredingen krachtens artikel VII;

b) de data van de inwerkingtreding van deze Overeenkomst in overeenstemming met artikel VIII;

c) de datum van het van kracht worden van wijzigingen van deze Overeenkomst in overeenstemming met de artikelen IX en X;

d) opzeggingen krachtens artikel XI;

e) de beëindiging van deze Overeenkomst krachtens artikel XII.

ARTIKEL XVI

Authentieke teksten

Het origineel van deze Overeenkomst, waarvan de Chinese, de Engelse, de Franse, de Russische en de Spaanse tekst gelijkelijk authentiek zijn, wordt nedergelegd bij de Secretaris-Generaal die daarvan voor eensluidend gewaarmerkte afschriften doet toekomen aan alle in artikel VII bedoelde Staten.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekende gevolmachtigden, hiertoe door hun onderscheiden Regeringen naar behoren gemachtigd, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN te Genève, 2 december negentienhonderd tweeënzeventig.

Voor de Regering van de Volksrepubliek Bulgarije :

E. ZAKHARIEV,
12 januari 1973.

Voor de Regering van Canada :

Onder voorbehoud van bekrachtiging :
JOHN L. MACANGUS,
5 december 1972.

Pour le Gouvernement de la République socialiste soviétique de Biélorussie :

N. LUNKOV,
9 novembre 1973.

Pour le Gouvernement de la République populaire de Bulgarie :

E. ZAKHARIEV,
12 janvier 1973.

Pour le Gouvernement du Canada :

Sous réserve de ratification :
JOHN L. MANCANGUS,
5 décembre 1972.

Pour le Gouvernement de la République de Corée :

Sous réserve de ratification :
TONG JIN PARK,
11 janvier 1973.

Pour le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique :

Sous réserve de ratification :
AARON W. REESE,
JOHN B. O'LOUGHLIN,
5 décembre 1972.

Pour le Gouvernement de la République de Finlande :

RIITTA ORÖ,
20 décembre 1973.

Pour le Gouvernement de la République française :

Le Gouvernement français, conformément aux dispositions de l'article XIV, émet une réserve à l'encontre du 4^e paragraphe de l'article X rédigé comme suit : « une objection élevée contre cet amendement par une partie contractante n'aura pas force obligatoire à l'égard des autres parties contractantes pour ce qui est de l'agrément des conteneurs auxquels la présente convention s'applique ». Lorsqu'une objection aura été élevée contre un amendement par une partie contractante, les dispositions de cet amendement ne lui seront pas opposables.

Sous réserve d'approbation :
M. JACQUIER,
13 décembre 1973.

Pour le Gouvernement de la République populaire Hongroise :

D. KUZSEL,
10 janvier 1973.

Pour le Gouvernement de la République populaire de Pologne :

E. WISNIEWSKI,
20 décembre 1972.

Voor de Regering van de Bondsrepubliek Duitsland :

Onder voorbehoud van bekrachtiging :
OTTO BARON VON STEMPERL,
5 december 1972.

Voor de Regering van de Republiek Finland :

RIITTA ORÖ,
20 december 1973.

Voor de Regering van de Franse Republiek :

Overeenkomstig de bepalingen van artikel XIV maakt de Franse Regering een voorbehoud t.o.v. de 4de paragraaf van artikel X dat luidt als volgt : « Een door een overeenkomstsluitende partij gemaakt bezwaar is niet bindend voor andere overeenkomstsluitende partijen ten aanzien van de aanvaarding van containers waarop deze overeenkomst van toepassing is. » Wanneer een overeenkomstsluitende partij een bezwaar maakt tegen een wijziging zijn de bepalingen van die wijziging niet bindend voor deze partij.

Onder voorbehoud van goedkeuring :
M. JACQUIER,
13 december 1973.

Voor de Regering van de Volksrepubliek Hongarije :

D. KUZSEL,
10 januari 1973.

Voor de Regering van de Socialistische Federatieve Joegoslavische Republiek

Onder voorbehoud van goedkeuring :
GASPARI DUSAN,
20 maart 1973.

Voor de Regering van de Republiek Korea :

Onder voorbehoud van bekrachtiging :
TONG JIN PARK,
11 januari 1973.

Voor de Regering van de Socialistische Sovjetrepubliek Oekraïne :

N. LUNKOV
9 november 1973.

Voor de Regering van de Republiek Oostenrijk :

WILFRIED PLATZER,
16 mei 1973.

Voor de Regering van de Volksrepubliek Polen :

E. WISNIEWSKI,
20 december 1972.

Pour le Gouvernement de la République socialiste de Roumanie :

Sous réserve de ratification :

PRETOR POPA,
19 décembre 1973.

Pour le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :

L.F. STANDEN,
J.L.B. GARCIA,
13 février 1973.

Pour le Gouvernement de Confédération suisse :

FELIX-CLEMENT VANEY,
8 décembre 1972.

Pour le Gouvernement de la République socialiste tchécoslovaque :

Dr. M. ZEMLA,
28 décembre 1973.

Pour le Gouvernement de la République turque :

Avec une réserve sur la partie ci-dessous reproduite du 4^e paragraphe de l'article X : « une objection élevée contre cet amendement par une partie contractante n'aura pas force obligatoire à l'égard des autres parties contractantes pour ce qui est de l'agrément des conteneurs auxquels la présente convention s'applique ».

A COSKUN KIRCA,
15 décembre 1972.

Pour le Gouvernement de la République socialiste soviétique d'Ukraine :

N. LUNKOV,
9 novembre 1973.

Pour le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques :

N. LUNKOV,
23 août 1973.

Pour le Gouvernement de la République fédérative socialiste de Yougoslavie :

Sous réserve d'approbation :

GASPARI DUSAN,
20 mars 1973.

Voor de Regering van Socialistische Republiek Roemenië :

Onder voorbehoud van bekrachtiging :

PRETOR POPA,
19 december 1973.

Voor de Regering van de Socialistische Republiek Tsjechoslovakije :

DR. M. ZEMLA,
28 december 1973.

Voor de Regering van de Republiek Turkije :

Met een voorbehoud t.o.v. een deel van de 4de paragraaf van artikel X dat luidt als volgt : « Een door een overeenkomstsluitende partij gemaakt bezwaar is niet bindend voor andere overeenkomstsluitende partijen ten aanzien van de aanvaarding van containers waarop deze overeenkomst van toepassing is, »

A COSKUN KIRCA,
15 december 1972.

Voor de Regering van de Unie van Socialistische Sovjetrepublieken :

N. LUNKOV,
23 augustus 1973.

Voor de Regering van de Verenigde Staten van Amerika :

Onder voorbehoud van bekrachtiging :

AARON W. REESE,
JOHN B. O'LOUGHLIN,
5 december 1972.

Voor de Regering van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland :

L.F. STANDEN,
J.L.B. GARCIA,
13 februari 1973.

Voor de Regering van de Socialistische Sovjetrepubliek Wit-Rusland :

N. LUNKOV,
9 november 1973.

Voor de Regering van de Zwitserse Confederatie :

Félix-Clément VANEY,
8 décembre 1972.

ANNEXE I

REGLES RELATIVES A L'ESSAI, L'INSPECTION, L'AGREMENT
ET L'ENTRETIEN DES CONTENEURS

CHAPITRE PREMIER

REGLES COMMUNES A TOUS LES SYSTEMES D'AGREMENT

Règle 1

Plaque d'agrément aux fins de la sécurité

1. Une plaque d'agrément aux fins de la sécurité conforme aux spécifications de l'appendice de la présente Annexe est fixée à demeure sur tout conteneur agréé à un endroit où elle soit bien visible, à côté de toute autre plaque d'agrément délivrée à des fins officielles, et où elle ne puisse pas être aisément endommagée.

2. a) La plaque doit porter les indications suivantes rédigées au moins en anglais ou en français :

« AGREMENT CSC AUX FINS DE LA SECURITE »;

Pays d'agrément et référence de l'agrément;

Date de construction (mois et année);

Numéro d'identification du constructeur pour le conteneur ou, dans le cas de conteneurs existants dont on ignore ce numéro, le numéro attribué par l'Administration;

Masse brute maximale de service (kilogrammes et livres anglaises);

Charge admissible de gerbage pour 1,8 g (kilogrammes et livres anglaises);

Charge utilisée pour l'essai de rigidité transversale (kilogrammes et livres anglaises).

b) Un espace libre devrait être réservé sur la plaque pour l'insertion des valeurs (facteurs) relatives à la résistance des parois d'extrémité et/ou des parois latérales, conformément au paragraphe 3 de la Règle 1 et aux essais 6 et 7 de l'Annexe II. Un espace libre devrait également être réservé sur la plaque pour y indiquer, le cas échéant, la date (mois et année) du premier examen d'entretien et des examens d'entretien ultérieurs.

3. Lorsque l'Administration estime qu'un conteneur neuf satisfait, sur le plan de la sécurité, aux dispositions de la présente Convention et que le facteur de résistance des parois d'extrémité ou des parois latérales, ou des deux est conçu pour être supérieur ou inférieur à celui qui est prescrit dans l'Annexe II, ce facteur sera indiqué sur la plaque d'agrément aux fins de la sécurité.

4. La présence de la plaque d'agrément aux fins de la sécurité ne dispense pas de l'obligation d'apposer les étiquettes ou indications qui peuvent être prescrites par les autres règlements en vigueur.

Règle 2

Entretien

1. Il appartient au propriétaire du conteneur de le maintenir dans un état satisfaisant du point de vue de la sécurité.

BIJLAGE I

BEPALINGEN VOOR HET BEPROEVEN, INSPECTEREN,
GOEDKEUREN EN HET ONDERHOUD VAN CONTAINERS

HOOFDSTUK I

BEPALINGEN DIE ALLE GOEDKEURINGSSYSTEMEN
GEMEEN HEBBEN

Bepaling 1

Veiligheidskeurplaat

1. Op elke goedgekeurde container dient op een gemakkelijk zichtbare plaats blijvend een veiligheidskeurplaat overeenkomstig de omschrijving in het aanhangsel bij deze Bijlage te zijn aangebracht, nabij eventuele andere goedkeuringsmerken voor officiële doeleinden en daar waar deze niet gemakkelijk kan worden beschadigd.

2. a) De plaat bevat de volgende gegevens in ten minste de Engelse of de Franse taal :

« CSC VEILIGHEIDSKEUR »;

Land waar de goedkeuring is verkregen en goedkeuringsnummer;

Datum (maand en jaar) van fabricage;

Door de fabrikant van de container toegewezen identificatienummer of, in het geval van bestaande containers waarvoor dat nummer onbekend is, het door de Administratie toegewezen nummer;

Maximaal brutogewicht (in kg en lb);

Toelaatbaar stapelgewicht bij 1,8 g (in kg en lb);

Belastingswaarde bij de torsieproef.

b) Op de plaat dient een ruimte te worden opengelaten voor het noteren van de waarden (factoren) die sterkte van kop- en/of zijwanden aangeven overeenkomstig Bepaling 1, paragraaf 3 en Bijlage II, beproevingen 6 en 7. Op de plaat dient ook een ruimte te worden opengelaten voor de data (maand en jaar) van de eerste en de daarop volgende controles van het onderhoud wanneer de containers in gebruik zijn.

3. Wanneer de Administratie van oordeel is dat een nieuwe container voldoet aan de voorschriften van deze Overeenkomst inzake veiligheid en indien voor zulk een container de ontwerpwaardefactor van de sterkte van kop- en/of zijwanden groter of kleiner is dan die bepaald in Bijlage II, dan dient deze waarde te worden aangegeven op de veiligheidskeurplaat.

4. De aanwezigheid van de veiligheidskeurplaat betekent geen ontlasting van de verplichting de containers te voorzien van labels of andere gegevens die door eventueel van kracht zijnde andere voorschriften worden vereist.

Bepaling 2

Onderhoud

1. De eigenaar van de container is verantwoordelijk voor het in veilige staat houden daarvan.

2. Le propriétaire doit examiner ou faire examiner le conteneur conformément à la procédure prescrite ou approuvée par la Partie contractante intéressée, à des intervalles compatibles avec les conditions d'exploitation. La date (mois et année) avant laquelle un conteneur doit être examiné pour la première fois doit être indiquée sur la plaque d'agrément aux fins de la sécurité.

3. La date (mois et année) avant laquelle le conteneur devra faire l'objet d'un nouvel examen sera indiquée clairement sur la plaque d'agrément aux fins de la sécurité ou le plus près possible de cette plaque et d'une façon qui soit acceptable pour la Partie contractante qui a prescrit ou approuvé la procédure particulière d'entretien.

4. L'intervalle entre la date de construction et la date du premier examen ne doit pas dépasser cinq ans. L'examen ultérieur des conteneurs neufs et le réexamen des conteneurs existants doivent être effectués à des intervalles ne dépassant pas 24 mois. Tous les examens doivent déterminer si le conteneur a des défauts pouvant présenter un danger pour quiconque.

5. Aux fins de la présente règle, « la Partie contractante intéressée » s'entend de la Partie contractante sur le territoire de laquelle le propriétaire à son domicile ou son siège principal.

CHAPITRE II

REGLES RELATIVES A L'AGREMENT DES CONTENEURS NEUFS PAR TYPE DE CONSTRUCTION

Règle 3

Agrément des conteneurs neufs

Pour pouvoir être agréé aux fins de la sécurité en vertu de la présente Convention, tout conteneur neuf doit satisfaire aux règles énoncées à l'Annexe II.

Règle 4

Agrément par type de construction

Dans le cas des conteneurs qui ont fait l'objet d'une demande d'agrément, l'Administration examine les plans et assiste à des essais de prototype pour s'assurer que les conteneurs seront conformes aux règles énoncées à l'Annexe II. Lorsqu'elle s'en est assurée, elle fait savoir par écrit au demandeur que le conteneur est conforme aux règles de la présente Convention; cette notification autorise le constructeur à opposer une plaque d'agrément aux fins de la sécurité sur tous les conteneurs de la même série.

Règle 5

Dispositions relatives à l'agrément par type de construction

1. Lorsque les conteneurs doivent être construits en série, la demande d'agrément par type de construction doit être adressée à l'Administration, accompagnée de plans ainsi que des spécifications du type de conteneur qui doit faire l'objet de l'agrément et de toutes autres informations que pourrait demander l'Administration.

2. Le demandeur doit indiquer les marques d'identification qui seront assignées par le constructeur au type de conteneur qui fait l'objet de la demande.

2. De eigenaar van een goedgekeurde container controleert de container, of laat zulks doen, overeenkomstig de door de betrokken Overeenkomstsluitende Partij voorgeschreven of goedgekeurde procedure, of laat zulks doen met voor de gebruiksomstandigheden passende tussenpozen. De datum (maand en jaar) waarvoor een nieuwe container aan de eerste controle moet worden onderworpen dient te zijn aangegeven op de veiligheidskeurplaat.

3. De datum (maand en jaar) vóór welke de container opnieuw dient te worden gecontroleerd dient duidelijk te zijn aangegeven op de container op of zo dicht mogelijk bij de veiligheidskeurplaat en op een wijze aanvaardbaar voor de Overeenkomstsluitende Partij die de desbetreffende onderhoudsprocedure heeft voorgeschreven of goedgekeurd.

4. Het tijdsverloop van de datum van fabricage tot de datum van de eerste controle mag niet langer zijn dan vijf jaar. Daaropvolgende controles van nieuwe containers en hercontroles van bestaande containers dienen te geschieden met tussenpozen van niet meer dan 24 maanden. Bij alle controles dient te worden nagegaan of de container gebreken heeft die iemand in gevaar zouden kunnen brengen.

5. Voor de toepassing van deze bepaling wordt onder « de betrokken Overeenkomstsluitende Partij » verstaan de Overeenkomstsluitende Partij van het grondgebied waar de eigenaar is gevestigd of waar hij zijn hoofdkantoor heeft.

HOOFDSTUK II

BEPALINGEN VOOR GOEDKEURING VAN NIEUWE CONTAINERS NAAR ONTWERP-TYPE

Bepaling 3

Goedkeuring van nieuwe containers

Om in aanmerking te komen voor goedkeuring voor veiligheidsdoel-einden krachtens deze Overeenkomst dienen alle nieuwe containers te voldoen aan de vereisten neergelegd in Bijlage II.

Bepaling 4

Goedkeuring van ontwerp-type

In het geval van containers waarvoor een aanvraag om goedkeuring is ingediend zal de Administratie de ontwerpen bestuderen en de beproeving van een containerprototype bijwonen, ten einde te verzekeren dat de containers zullen voldoen aan de vereisten neergelegd in Bijlage II. Indien ten genoegen van de Administratie is aangetoond dat de container voldoet aan de vereisten van deze Overeenkomst stelt zij de aanvrager hiervan schriftelijk in kennis en deze kennisgeving geeft de fabrikant het recht de veiligheidskeurplaat aan te brengen op elke container van de serie van dit ontwerp-type.

Bepaling 5

Bepaling voor goedkeuring naar ontwerp-type

1. Wanneer de containers in serie volgens ontwerp-type zullen worden vervaardigd, dient de bij een Administratie ingediende aanvraag om goedkeuring volgens ontwerp-type vergezeld te gaan van tekeningen, een ontwerpbeschrijving van het goed te keuren type container en de eventuele andere gegevens die de Administratie kan verlangen.

2. De aanvrager dient de identificatiesymbolen aan te geven die door de fabrikant zullen worden toegekend aan het type container waarop de aanvraag om goedkeuring betrekking heeft.

3. La demande doit aussi être accompagnée d'une déclaration du constructeur par laquelle il s'engage :

a) à mettre à la disposition de l'Administration tout conteneur du type de construction en question qu'elle peut vouloir examiner;

b) à informer l'Administration de toute modification concernant la conception ou les spécifications du conteneur, et à n'apposer la plaque d'agrément aux fins de la sécurité qu'après avoir reçu son accord;

c) à apposer la plaque d'agrément aux fins de la sécurité sur chacun des conteneurs des séries agréées et sur aucun autre;

d) à conserver la liste des conteneurs construits conformément au type de construction agréé. Sur cette liste seront indiqués au moins les numéros d'identification attribués par le constructeur aux conteneurs, les dates de livraison des conteneurs et les noms et adresses des personnes auxquelles les conteneurs sont livrés.

4. L'agrément peut être accordé par l'Administration aux conteneurs qui constituent une version modifiée d'un prototype de construction agréé, si elle juge que les modifications apportées n'ont pas d'effet sur la validité des essais effectués en vue de l'agrément par type de construction.

5. L'Administration ne donnera au constructeur l'autorisation d'apposer la plaque d'agrément aux fins de la sécurité en se fondant sur l'agrément par type de construction que lorsqu'elle se sera assurée que le constructeur a instauré un système de contrôle de la production permettant de garantir que les conteneurs construits par lui seront conformes au prototype agréé.

Règle 6

Examen en cours de construction

Pour s'assurer que tous les conteneurs de la même série sont construits conformément au type de construction agréé, l'Administration doit soumettre à un examen ou à des essais le nombre de conteneurs qu'elle juge nécessaires, à toute étape de la production de la série en question.

Règle 7

Notification adressée à l'Administration

Le constructeur informe l'Administration avant que commence la production de chaque nouvelle série de conteneurs devant être construits conformément à un type de construction agréé.

CHAPITRE III

REGLES RELATIVES A L'AGREMENT INDIVIDUEL DES CONTENEURS NEUFS

Règle 8

Agrément individuel des conteneurs

L'Administration, après avoir procédé à l'examen et assisté aux essais, peut accorder l'agrément de conteneurs individuels lorsqu'elle juge que le conteneur est conforme aux règles de la présente Convention; quand l'Administration juge que tel est le cas, elle notifie l'octroi de l'agrément par écrit au demandeur; cette notification autorise celui-ci à apposer sur le conteneur la plaque d'agrément aux fins de la sécurité.

3. De aanvraag dient ook vergezeld te gaan van een bevestiging van de fabrikant dat hij :

a) de Administratie die containers van het desbetreffende ontwerp-type zal leveren die de Administratie wenst te controleren;

b) de Administratie elke verandering in het ontwerp of de beschrijving zal mededelen en haar goedkeuring zal afwachten alvorens de veiligheidskeurplaat op de container aan te brengen;

c) de veiligheidskeurplaat aan te brengen op elke container van de serie van het ontwerp-type en niet op andere containers;

d) een register zal bijhouden van de volgens het goedgekeurde ontwerp-type vervaardigde containers. Dit register dient ten minste te omvatten de identificatienummers van de fabrikant, de data van levering en de namen en adressen van klanten aan wie de containers zijn geleverd.

4. De Administratie kan containers vervaardigd als een gewijzigd model van het goedgekeurde ontwerp-type goedkeuren, indien ten genoegen van de Administratie is aangetoond dat de wijzigingen geen afbreuk doen aan de geldigheid van de proeven verricht ter goedkeuring van het ontwerp-type.

5. De Administratie mag een fabrikant geen machtiging verlenen veiligheidskeurplaten aan te brengen op basis van de goedkeuring van het ontwerp-type tenzij te haren genoegen is aangetoond dat de fabrikant een regeling voor productiecontrole binnen het bedrijf heeft getroffen ten einde te verzekeren dat de geproduceerde containers overeenstemmen met het goedgekeurde prototype.

Bepaling 6

Onderzoek tijdens de productie

Ten einde te verzekeren dat containers van hetzelfde ontwerp-seriemodel volgens het goedgekeurde ontwerp worden vervaardigd, controleert of beproeft de Administratie in elk produktiestadium van de betrokken ontwerpmodelserie zoveel eenheden als zij noodzakelijk acht.

Bepaling 7

Kennisgeving aan de Administratie

Voor de aanvang van de productie van elke nieuwe serie containers die zal worden vervaardigd overeenkomstig een goedgekeurd ontwerp-type dient de fabrikant de Administratie daarvan kennis te geven.

HOOFDSTUK III

BEPALINGEN VOOR DE GOEDKEURING VAN NIEUWE CONTAINERS DOOR STUKSGEWIJZE GOEDKEURING

Bepaling 8

Goedkeuring van afzonderlijke containers

Er kan goedkeuring van afzonderlijke containers worden verleend wanneer na controle en het bijwonen van proeven, ten genoegen van de Administratie is aangetoond dat de container voldoet aan de vereisten van deze Overeenkomst; indien zulks het geval is, stelt de Administratie de aanvrager hiervan schriftelijk in kennis en deze kennisgeving geeft hem het recht de veiligheidskeurplaat op een zodanige container aan te brengen.

CHAPITRE IV

REGLES RELATIVES A L'AGREMENT
DES CONTENEURS EXISTANTS

Règle 9

Agrément des conteneurs existants

1. Si, dans les cinq ans qui suivent la date d'entrée en vigueur de la présente Convention, le propriétaire d'un conteneur existant présente les renseignements suivants à une Administration :

- a) date et lieu de construction;
- b) numéro d'identification attribué par le constructeur au conteneur, si ce numéro existe;
- c) masse brute maximale de service;
- d) i) preuve que ce type de conteneur a été exploité dans des conditions de sécurité pour les transports maritimes et/ou intérieurs, pendant une période d'au moins deux ans, ou
- ii) preuve jugée satisfaisante par l'Administration que le conteneur a été fabriqué conformément à un type de construction qui a subi des essais dont il ressort qu'il satisfait aux conditions techniques énoncées à l'Annexe II, à l'exception des conditions techniques relatives aux essais de résistance des parois d'extrémité et des parois latérales, ou
- iii) preuve que le conteneur a été fabriqué conformément à des normes qui, de l'avis de l'Administration, sont équivalentes aux conditions techniques énoncées à l'Annexe II, à l'exception des conditions techniques relatives aux essais de résistance des parois d'extrémité et des parois latérales;
- e) charge admissible de gerbage pour 1,8 g (kilogrammes et livres anglaises); et
- f) autres indications requises sur la plaque d'agrément aux fins de la sécurité,

l'Administration, après inspection, fait alors savoir par écrit au propriétaire si l'agrément est octroyé et, dans l'affirmative, cette notification autorise le propriétaire à apposer la plaque d'agrément aux fins de la sécurité, après qu'un examen du conteneur en cause aura été effectué conformément à la Règle 2.

2. Les conteneurs existants, qui ne satisfont pas aux conditions prévues pour pouvoir être agréés en vertu du paragraphe 1 de la présente Règle, peuvent être présentés aux fins d'agrément dans les conditions prévues aux chapitres II et III de la présente Annexe. La prescription de l'Annexe II relative aux essais de résistance des parois d'extrémité et/ou des parois latérales n'est pas applicable à ces conteneurs. L'Administration peut, si elle a acquis la conviction qu'ils ont été en service, renoncer, dans la mesure où elle le juge opportun, à certaines exigences relatives à la présentation de plans et aux essais, exception faite des essais de levage et de résistance du plancher.

Appendice

La plaque d'agrément aux fins de la sécurité sera conforme au modèle reproduit ci-après. Elle se présentera sous la forme d'une plaque rectangulaire fixée à demeure, résistant à la corrosion et à l'incendie et mesurant au moins 200 mm sur 100 mm. Elle portera, gravés en creux ou en relief, ou inscrits de manière à être lisibles en permanence, les mots « Agrément CSC aux fins de la sécurité », en caractères d'au moins 8 mm de hauteur; tous les autres caractères et chiffres auront au moins 5 mm de hauteur.

HOOFDSTUK IV

BEPALINGEN VOOR DE GOEDKEURING
VAN BESTAANDE CONTAINERS

Bepaling 9

Goedkeuring van bestaande containers

1. Indien binnen vijf jaar na de datum van van kracht worden van deze Overeenkomst de eigenaar van een bestaande container de volgende gegevens aan een Administratie voorlegt :

- a) datum en plaats van fabricage;
- b) door de fabrikant van de container toegewezen identificatienummer indien voorhanden;
- c) werkelijk maximum brutogewicht;
- d) (i) het bewijs dat een container van dit type gedurende een tijdvak van ten minste twee jaar veilig is gebruikt bij vervoer over zee of over land, of
- (ii) het bewijs, ten genoegen van de Administratie, dat de container was vervaardigd volgens een ontwerptype dat was beproefd en bevonden te voldoen aan de technische voorwaarden neergelegd in Bijlage II, met uitzondering van de technische voorwaarden betreffende de proeven inzake de sterkte van kop- en zijwanden, of
- (iii) het bewijs dat de container was gebouwd volgens normen die naar de mening van de Administratie gelijkwaardig waren aan de technische voorwaarden neergelegd in Bijlage II, met uitzondering van de technische voorwaarden betreffende de proeven inzake de sterkte van kop- en zijwanden;
- e) toelaatbaar stapelgewicht bij 1,8 g (in kg en lb); en
- f) de eventuele andere gegevens vereist voor de veiligheidskeurplaat,

dan geeft de Administratie, na onderzoek, de eigenaar schriftelijk ervan kennis of de goedkeuring is verleend; en indien zulks het geval is, geeft deze kennisgeving de eigenaar het recht de veiligheidskeurplaat aan te brengen nadat controle van de betrokken container is verricht overeenkomstig Bepaling 2.

2. Bestaande containers die niet in aanmerking komen voor goedkeuring krachtens paragraaf 1 van deze Bepaling kunnen ter goedkeuring worden voorgelegd krachtens de bepalingen van Hoofdstuk II of Hoofdstuk III van deze Bijlage. Voor zodanige containers zijn de vereisten van Bijlage II betreffende de proeven inzake de sterkte van kop- en/of zijwanden niet van toepassing. Indien ten genoegen van de Administratie is aangetoond dat de betrokken containers gebruikt zijn, kan zij, naar het haar passend voorkomt, de vereisten van voorlegging van tekeningen en de beproeving, behalve de hijs- en vloersterkteproeven, terzijde stellen.

Aanhangsel

De veiligheidskeurplaat overeenkomstig het onderstaand afgebeelde model dient de vorm te hebben van een duurzame, corrosie- en brandbestendige rechthoekige plaat van niet minder dan 200 mm bij 100 mm. De woorden « CSC goedgekeurde veiligheid » met een minimum letterhoogte van 8 mm en alle andere woorden en nummers met een minimum hoogte van 5 mm dienen in het oppervlak te worden geslagen, dan wel in reliëf of op een andere duurzame en leesbare manier te zijn aangebracht.

AGREMENT CSC AUX FINS DE LA SECURITE	
1. [GB - L/749/2/7/75]	100 mm
2. Date de construction	
3. Numéro d'identification	
4. Masse brute maximale kg lb	
5. Charge admissible de gerbage pour 1,8 g kg lb	
6. Charge utilisée pour l'essai de rigidité kg lb	
7.	
8.	
9.	
← ————— ≥ 200 mm ————— →	

1. Pays d'agrément et référence de l'agrément comme indiqués dans l'exemple de la ligne 1 (le pays d'agrément devrait être indiqué au moyen du signe distinctif utilisé pour indiquer le pays d'enregistrement des véhicules motorisés dans le trafic routier international).

2. Date (mois et année) de construction.

3. Numéro d'identification du constructeur pour le conteneur ou, dans le cas des conteneurs existants dont on ignore ce numéro, numéro attribué par l'Administration.

4. Masse brute maximale de service (kilogrammes et livres anglaises).

5. Charge admissible et gerbage pour 1,8 g (kilogrammes et livres anglaises).

6. Charge utilisée pour l'essai de rigidité transversale (kilogrammes et livres anglaises).

7. Cette indication ne doit être portée sur la plaque que si les parois d'extrémité sont destinées à supporter une charge inférieure ou supérieure à 0,4 fois la charge utile autorisée, à savoir 0,4 P.

8. Cette indication ne doit être portée sur la plaque que si les parois latérales sont destinées à supporter une charge inférieure ou supérieure à 0,6 fois la charge utile maximale autorisée, à savoir 0,6 P.

9. Date (mois et année) du premier examen d'entretien pour les conteneurs neufs et, éventuellement, dates (mois et année) des examens d'entretien ultérieurs.

CSC VEILIGHEIDSKEUR	
1. [GB - L/749/2/7/75]	100 mm
2. Fabricagedatum	
3. Identificatienummer	
4. Maximum brutogewicht kg lb	
5. Toelaatbaar stapelgewicht bij 1,8 g kg lb	
6. Belastingwaarde bij torsieproef kg lb	
7.	
8.	
9.	
← ————— ≥ 200 mm ————— →	

1. Land van goedkeuring en goedkeuringsnummer zoals aangeduid in het voorbeeld op regel 1. (Het land van goedkeuring dient te worden aangegeven door middel van het teken gebruikt ter aanduiding van het land van registratie van motorvoertuigen in het internationale wegverkeer).

2. Datum (maand en jaar) van fabricage.

3. Door de fabrikant van de container toegewezen identificatienummer, of, in het geval van bestaande containers waarvoor dat nummer onbekend is, het door de Administratie toegewezen nummer.

4. Werkelijk maximum brutogewicht (in kg en lb).

5. Toelaatbaar stapelgewicht bij 1,8 g (in kg en lb).

6. Belastingwaarde bij torsieproef (in kg en lb).

7. De kopwandsterkte dient alleen op het merk te worden aangegeven indien de wanden zo zijn ontworpen dat ze een belading van minder of meer dan 0,4 maal de maximum toelaatbare nuttige belading, d.w.z. 0,4 P kunnen weerstaan.

8. De zijwandsterkte dient alleen op het merk te worden aangegeven indien de wanden zo zijn ontworpen dat ze een belasting van minder of meer dan 0,6 maal de maximum toelaatbaar nuttige belading, d.w.z. 0,6 P kunnen weerstaan.

9. Datum van eerste onderhoudscontrole (maand en jaar) voor nieuwe containers en volgende data van onderhoudscontrole (maand en jaar) indien de plaat voor dit doel wordt gebruikt.

ANNEXE II

REGLES DE CONSTRUCTION
EN MATIERE DE SECURITE ET ESSAIS

Introduction

Les dispositions de la présente Annexe supposent qu'à aucun stade de l'exploitation des conteneurs, les efforts dus aux mouvements, à la position, au gerbage et au poids du conteneur chargé, ainsi qu'aux forces extérieures n'excéderont la résistance nominale du conteneur. On a retenu notamment les hypothèses suivantes :

a) le conteneur sera fixé de manière à ne pas être soumis à des forces supérieures à celles en fonction desquelles il a été conçu;

b) la cargaison transportée à l'intérieur du conteneur sera arrimée conformément aux pratiques recommandées pour le type de transport considéré de manière à ne pas exercer sur le conteneur des forces supérieures à celles en fonction desquelles il a été conçu.

Construction

1. Doit être jugé acceptable, du point de vue de la sécurité, tout conteneur construit en un matériau approprié qui subit, de façon satisfaisante, les essais mentionnés ci-après sans présenter ensuite de déformation permanente ou d'anomalies le rendant inapte à l'usage auquel on le destine.

2. On vérifie les dimensions, la position et les tolérances correspondantes des pièces de coin en tenant compte des systèmes de levage et d'arrimage avec lesquels elles doivent être utilisées.

3. Tout conteneur pourvu de dispositifs particuliers qui ne doivent être utilisés que lorsqu'il est vide doit porter une marque indiquant cette restriction.

Charges d'essai et procédures d'essai

Lorsque le modèle de conteneur s'y prête, les charges d'essai et procédures d'essai suivantes seront appliquées à tous les genres de conteneurs présentés aux essais :

CHARGE D'ESSAI ET FORCES
APPLIQUEES

PROCEDURES D'ESSAI

1. LEVAGE

Le conteneur, chargé du lest prescrit, est levé de telle manière que ne soient pas appliquées de forces d'accélération notables. Après le levage, le conteneur doit rester suspendu ou être soulevé pendant cinq minutes, puis reposé sur le sol.

A) LEVAGE PAR LES PIÈCES DE COIN

Charge à l'intérieur du conteneur : (i) Levage par les pièces de coin supérieures :

Une charge uniformément répartie, telle que la masse totale du conteneur, y compris la charge d'essai, soit égale à 2R.

Pour les conteneurs d'une longueur (nominale) supérieure à 3 000 mm (10 pieds), les forces de levage doivent être appliquées verticalement sur toutes les quatre pièces de coin supérieures.

BIJLAGE II

VEREISTEN EN PROEVEN
INZAKE STRUCTURELE VEILIGHEID

Inleiding

Bij het vaststellen van de vereisten in deze Bijlage is men ervan uitgegaan dat in alle fasen van behandeling van containers de krachten ten gevolge van beweging, plaatsing, stapeling en gewicht van de beladen container, alsook de krachten van buitenaf, de ontwerpsterkte van de container niet te boven zullen gaan. In het bijzonder is uitgegaan van de volgende veronderstellingen :

a) de container dient zodanig vastgezet te zijn dat hij niet wordt onderworpen aan grotere krachten dan waarvoor hij is ontworpen;

b) de container dient te zijn beladen overeenkomstig de aanbevolen gebruiken van het vak, opdat de lading de container niet onderwerpt aan grotere krachten dan waarvoor hij is ontworpen.

Constructie

1. Een container gemaakt uit geschikt materiaal die op bevredigende wijze de volgende proeven doorstaat zonder duurzame vervorming of afwijking te ondergaan waardoor het niet mogelijk zou zijn hem te gebruiken voor het doel waarvoor hij is ontworpen, wordt als veilig beschouwd.

2. De afmetingen, plaats en de daarmee samenhangende tolerantie van de hoekstukken dienen te worden gecontroleerd, met inachtneming van de hijs- en vastzetssystemen waarin zij zullen functioneren.

3. Wanneer containers zijn voorzien van bijzondere onderdelen die alleen worden gebruikt wanneer zulke containers leeg zijn, dient deze beperking op de container te worden aangegeven.

Belasting en procedure bij de beproeving

Naar gelang het ontwerp van de container zulks toelaat, dienen voor alle te beproeven containers de onderstaande belasting en procedures bij de beproeving te worden gebruikt :

BEPROEVINGSBELAS-
TING EN TOEGEPASTE
KRACHTEN

BEPROEVINGSPROCEDURES

1. HIJSEN

De container met de voorgeschreven inwendige belasting wordt zodanig opgehesen dat er geen versnellingskrachten van betekenis ontstaan. Na het ophijzen dient de container gedurende vijf minuten te blijven hangen of te worden gesteund en dan neergezet op de grond.

A) HET HIJSEN GEBRUIKMAKEND VAN
DE HOEKSTUKKEN

Inwendige belasting :

(i) Hijzen vanuit de bovenhoekstukken :

Een zodanig uniform verdeelde belasting dat het gecombineerde gewicht van de container en de beproevingsbelasting gelijk is aan 2R.

Op containers langer dan 3 000 mm (10 ft) (nominale) dienen de hijskrachten verticaal te worden uitgeoefend op alle vier bovenhoekstukken.

CHARGES D'ESSAI ET FORCES
APPLIQUEES

PROCEDURES D'ESSAI

Pour les conteneurs d'une longueur (nominale) égale ou inférieure à 3 000 mm (10 pieds), les forces de levage doivent être appliquées sur toutes les quatre pièces de coin supérieures de telle manière que chaque dispositif de levage fasse un angle de 30° avec la verticale.

Forces appliquées à l'extérieur :

De manière à lever la masse totale égale à 2R, conformément à la procédure prescrite (sous la rubrique PROCEDURES D'ESSAI).

(ii) *Levage par les pièces de coin inférieures :*

Les forces de levage doivent être appliquées au conteneur de telle manière que les dispositifs de levage n'entrent en contact qu'avec les pièces de coin inférieures. Les forces de levage doivent être appliquées aux angles suivants par rapport à l'horizontale :

30° pour les conteneurs d'une longueur (nominale) égale ou supérieure à 12 000 mm (40 pieds);

37° pour les conteneurs d'une longueur (nominale) égale ou supérieure à 9 000 mm (30 pieds), mais inférieure à 12 000 mm (40 pieds);

45° pour les conteneurs d'une longueur (nominale) égale ou supérieure à 6 000 mm (20 pieds), mais inférieure à 9 000 mm (30 pieds);

60° pour les conteneurs d'une longueur (nominale) inférieure à 6 000 mm (20 pieds).

B) LEVAGE PAR DES METHODES FAISANT APPEL
A D'AUTRES DISPOSITIFS

Charge à l'intérieur du conteneur :

Une charge uniformément répartie, telle que la masse totale du conteneur, y compris la charge d'essai, soit égale à 1,25R.

Forces appliquées à l'extérieur :

De manière à lever la masse totale égale à 1,25R conformément à la procédure prescrite (sous la rubrique PROCEDURES D'ESSAI).

Charge à l'intérieur du conteneur :

Une charge uniformément répartie, telle que la masse totale

(i) *Levage par les entrées pour fourches :*

Le conteneur est placé sur des barres se trouvant dans le même plan horizontal, une barre étant centrée dans chacune des entrées pour fourches qui servent à lever le conteneur chargé. Les barres doivent avoir la même largeur que les fourches dont l'usage est prévu pour la manutention du conteneur et doivent pénétrer dans l'entrée sur 75 p.c. au moins de la profondeur de celle-ci.

(ii) *Levage par les dispositifs pour pinces de préhension :*

Le conteneur est placé sur des patins se trouvant dans le même

BEPROEVINGSBELAS-
TING EN TOEGEPASTE
KRACHTEN

BEPROEVINGSPROCEDURES

Op containers van 3 000 mm (10 ft) (nominale) lengte en minder dienen op alle vier bovenhoekstukken krachten te worden uitgeoefend zodanig dat de hoek tussen elk part van het hijsgereedschap en de verticaal 30° beloopt.

Uitwendige belasting :

Zodanig dat het gezamenlijke gewicht van 2R wordt opgehesen op de voorgeschreven wijze (onder het hoofd BEPROEVINGSPROCEDURES).

(ii) *Hijsen gebruikmakend van de bodenhoekstukken :*

Er dienen op zodanige wijze hijskrachten op de containers te worden uitgeoefend, dat de parts van het gereedschap alleen trekken aan de bodenhoekstukken. De hijskrachten dienen te worden uitgeoefend in een hoek met het horizontale vlak van :

30° voor containers met een lengte van 12 000 mm (40 ft) (nominale) of meer;

37° voor containers met een lengte van 9 000 mm (30 ft) (nominale) en tot, doch met uitsluiting van, 12 000 mm (40 ft) (nominale);

45° voor containers met een lengte van 6 000 mm (20 ft) (nominale) en tot, doch met uitsluiting van, 9 000 mm (30 ft) (nominale);

60° voor containers minder dan 6 000 mm (20 ft) (nominale).

B) HIJSEN VOLGENS ANDERE AANVULLENDE
METHODEN

Inwendige belasting :

Een zodanig uniform verdeelde belasting dat het gecombineerde gewicht van de container en de beproevingsbelasting gelijk is aan 1,25 R.

Uitwendige belasting :

Zodanig dat het gecombineerde gewicht van 1,25 R wordt opgehesen op de voorgeschreven wijze (onder het hoofd BEPROEVINGSPROCEDURES).

Inwendige belasting :

Een zodanig uniform verdeelde belasting dat het gecombineerde

(i) *Heffen met behulp van lepel sleuven :*

De container dient te worden geplaatst op staven die zich in hetzelfde horizontale vlak bevinden, met een staaf geschoven in elke lepel sleuf die wordt gebruikt voor het heffen van de beladen container.

De staven dienen dezelfde breedte te hebben als de lepels bestemd voor gebruik bij het hanteren van de container en dienen voor 75 pct. van de lengte van de lepel sleuf daarin te steken.

(ii) *Hijsen met behulp van aangrijpingspunten voor hijsarmen :*

De container dient te worden geplaatst op steunblokkjes waarvan

CHARGE D'ESSAI ET FORCES
APPLIQUEES

PROCEDURES D'ESSAI

du conteneur, y compris la charge d'essai, soit égale à 1,25R.

Forces appliquées à l'extérieur :

De manière à lever la masse totale égale à 1,25R conformément à la procédure prescrite (sous la rubrique PROCEDURES D'ESSAI).

plan horizontal, un patin étant disposé sous chaque dispositif pour pinces. Ces patins doivent avoir la même surface de levage que les pinces dont l'usage est prévu.

(iii) Autres méthodes :

Les conteneurs conçus pour être levés, lorsqu'ils sont chargés, de toute autre manière que celles mentionnées en A ou B (i) et (ii) doivent aussi être soumis à un essai avec des charges à l'intérieur et des forces appliquées à l'extérieur reproduisant les conditions d'accélération propres à cette méthode.

2. GERBAGE

1. Dans les conditions de transport international où les forces d'accélération verticales maximales diffèrent sensiblement de 1,8 g, et lorsque le contenu n'est véritablement et effectivement transporté que dans ces conditions, la charge de gerbage peut être modifiée dans les proportions appropriées, compte tenu des forces d'accélération.

2. Les conteneurs qui ont satisfait à l'essai peuvent être considérés comme pouvant supporter la charge admissible de gerbage surarrimé statique qui doit être indiquée sur la plaque d'agrément aux fins de la sécurité, en regard de la rubrique « Charge admissible de gerbage pour 1,8 g (kilogrammes et livres anglaises) ».

Charge à l'intérieur du conteneur :

Une charge uniformément répartie, telle que la masse totale du conteneur, y compris la charge d'essai, soit égale à 1,8R.

Le conteneur, chargé du lest prescrit, est posé sur quatre socles au même niveau, placés sur une surface horizontale rigide, sous chacune des pièces de coin inférieures ou des structures de coin équivalentes. Les socles doivent être centrés sous les pièces de coin et être approximativement de mêmes dimensions que celles-ci.

Forces appliquées à l'extérieur :

De manière à soumettre chacune des quatre pièces de coin supérieures à une force égale à $1/4 \times 1,8 \times$ la charge admissible de gerbage surarrimé statique appliquée verticalement de haut en bas.

Chaque force extérieure doit être appliquée à chacune des pièces de coin par l'intermédiaire d'une pièce de coin d'essai correspondante ou d'un socle de mêmes dimensions. La pièce de coin d'essai ou le socle doit être déporté, par rapport à la pièce de coin supérieure du conteneur, de 25 mm (1 pouce) dans le sens latéral et de 38 mm (1,5 pouce) dans le sens longitudinal.

BEPROEVINGSBELAS-
TING EN TOEGEPASTE
KRACHTEN

BEPROEVINGSPROCEDURES

gewicht van de container en de beproevingsbelasting gelijk is aan 1,25 R.

Uitwendige belasting :

Zodanig dat het gezamenlijke gewicht van 1,25 R wordt opgehesen op de voorgeschreven wijze (onder het hoofd BEPROEVINGSPROCEDURES).

de bovenzijden zich in hetzelfde horizontale vlak bevinden, met een blokje onder elk aangrijpingspunt voor de hijsarmen. Deze steunblokjes dienen dezelfde grootte te hebben als het aangrijpingsoppervlak van de te gebruiken punten.

(iii) Andere methoden :

Wanneer containers zo zijn ontworpen dat zij in beladen toestand moeten worden opgehesen volgens een niet in (A) of (B) (i) en (ii) genoemde methode, dienen zij tevens te worden beproefd met de in- en uitwendige belasting die representatief is voor de aan die methode eigen versnellingswaarden.

2. STAPELEN

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

2. Na geslaagde voltooiing van deze beproeving kan het toelaatbare statische stapelgewicht op de bovenzijde van de container worden bepaald, dat dient te worden aangegeven op de veiligheidskeurplaat in de rubriek « toelaatbaar stapelgewicht voor 1,8 g (in kg en lb) ».

Inwendige belasting :

Een zodanig uniform verdeelde belasting dat het gecombineerde gewicht van de container en de beproevingsbelasting gelijk is aan 1,8 R.

De container met de voorgeschreven inwendige belasting wordt geplaatst op vier horizontale steunblokjes die op hun beurt steunen op een niet vervormbaar horizontaal oppervlak, één blokje onder elk bodemhoekstuk of gelijkwaardige hoekstructuur. De steunblokjes dienen midden onder de hoekstukken te worden geplaatst en ongeveer dezelfde oppervlaktetaten als de hoekstukken te hebben.

Uitwendige belasting :

Zodanig dat zij elk van de vier bovenhoekstukken onderwerpen aan een verticale neerwaartse kracht gelijk aan $1/4 \times 1,8 \times$ het toelaatbare statische stapelgewicht.

Elke uitwendige belasting dient te worden uitgeoefend op elk van de hoekstukken door middel van een overeenkomstig beproevingshoekstuk of door middel van een steunblokje met dezelfde oppervlaktetaten. De plaatsing van de beproevingshoekstukken of het steunblokje ten opzichte van het bovenhoekstuk van de container dient een afwijking te hebben van 25 mm in zijdelingse en 38 mm in de lengterichting.

CHARGES D'ESSAI ET FORCES
APPLIQUEES

PROCEDURES D'ESSAI

3. CHARGES CONCENTREES

a) SUR LE TOIT

Charge à l'intérieur du conteneur :

Aucune.

Forces appliquée à l'extérieur :

Charge concentrée de 300 kg (660 livres anglaises) uniformément répartie sur une surface de 600 mm × 300 mm (24 pouces × 12 pouces).

Les forces extérieures doivent être appliquées verticalement de haut en bas sur la surface extérieure de la partie la moins résistante du toit du conteneur.

b) SUR LES PLANCHERS

Charge à l'intérieur du conteneur :

Deux charges concentrées de 2 730 kg (6 000 livres anglaises) chacune, appliquées au plancher du conteneur sur une surface de contact de 142 cm² (22 pouces carrés).

On doit procéder à l'essai, le conteneur reposant sur quatre supports au même niveau, placés sous les pièces de coin inférieures de manière que la base du conteneur puisse s'incurver librement.

On déplace sur toute la surface du plancher un dispositif d'essai qui est chargé de manière que sa masse soit égale à 5 460 kilogrammes (12 000 livres anglaises) et que cette masse soit répartie sur deux surfaces de contact à raison de 2 730 kilogrammes (6 000 livres anglaises) sur chaque surface. Ces deux surfaces doivent mesurer au total, après chargement, 284 cm² (44 pouces carrés), soit 142 cm² (22 pouces carrés) chacune, leur largeur étant de 180 mm (7 pouces) et l'écartement entre leurs centres de 760 mm (30 pouces).

Forces appliquées à l'extérieur :

Aucune.

4. RIGIDITE TRANSVERSALE

Charge à l'intérieur du conteneur :

Aucune.

Le conteneur vide est posé sur quatre supports au même niveau, placés chacun sous chaque coin inférieur et, pour éviter tout déplacement latéral et vertical, assujetti à des dispositifs d'ancrage disposés de manière que la contrainte latérale ne s'exerce que sur les pièces de coin inférieures diagonalement opposées à celles sur lesquelles les forces sont appliquées.

BEPROEVINGSBELASTING EN TOEGEPASTE KRACHTEN

BEPROEVINGSPROCEDURES

3. PUNTBELASTING

a) OP HET DAK

Inwendige belasting :

Geen.

Uitwendige belasting :

Een geconcentreerde belasting van 300 kg, gelijkmatig verdeeld over een oppervlak van 600 mm × 300 mm.

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

b) OP DE VLOER

Inwendige belasting :

Twee geconcentreerde belastingen van elk 2 730 kg, ieder op de containervloer aangebracht over een oppervlak van 142 cm².

De beproeving dient te geschieden met de container rustend op vier steunen waarvan de bovenzijden in één horizontaal vlak liggen onder zijn vier bodemhoeken, op zodanige wijze dat de structuur van het bodemraam van de container vrij kan buigen. Er dient een beproevingsapparaat over het gehele vloeroppervlak van de container te worden bewogen. Dit apparaat dient te voldoen aan de volgende kenmerken : beladen tot een gewicht van 5 460 kg, d.w.z. 2 730 kg op elk van de twee oppervlakken, dus in beladen staat met een totaal raakvlak van 284 cm², 142 cm² op elk oppervlak, met een breedte van 180 mm op onderlinge afstand van 760 mm van hart tot hart.

Uitwendige belasting :

Geen.

4. TORSIEBEPROEVING

Inwendige belasting :

Geen.

De lege container dient te worden geplaatst op vier steunen waarvan de bovenzijden in één horizontaal vlak liggen, één onder elke bodemhoek, en hij dient te worden vastgezet zodat hij zich niet kan verplaatsen; de bevestigingsmiddelen dienen zo te worden aangebracht dat de zijwaartse beweging alleen wordt verhinderd aan de bodemhoeken gelegen diagonaal tegenover de hoeken waarop de krachten worden uitgeoefend.

CHARGES D'ESSAI ET FORCES
APPLIQUEES

PROCEDURES D'ESSAI

Forces appliquées à l'extérieur :

De manière à exercer une poussée latérale sur les membrures d'extrémité du conteneur. Les forces seront égales à celles pour lesquelles le conteneur a été conçu.

La force extérieure est appliquée, soit séparément, soit simultanément, sur chacune des pièces de coin supérieures, d'un côté du conteneur, parallèlement à la base et aux plans des parois d'extrémité du conteneur. Les forces doivent être appliquées tout d'abord dans le sens allant vers les pièces de coin, puis en sens opposé. Dans le cas de conteneurs, dont chaque paroi d'extrémité est symétrique par rapport à son axe vertical central, une paroi latérale seulement est soumise à l'essai; dans le cas de conteneurs ayant des parois d'extrémité asymétriques par rapport à leurs axes centraux, les deux parois doivent être soumises à l'essai.

5. SOLLICITATION LONGITUDINALE (ESSAI STATIQUE)

Lors de la conception et de la construction de conteneurs, il doit être tenu compte du fait qu'ils pourront être exposés, dans les transports terrestres, à des accélérations de 2 g appliquées longitudinalement dans un plan horizontal.

Charge à l'intérieur du conteneur :

Une charge uniformément répartie, telle que la masse totale du conteneur, y compris la charge d'essai, soit égale à la masse brute maximale de service (R).

Le conteneur soumis à l'essai de sollicitation longitudinale, chargé du lest prescrit, est fixé à deux points d'ancrage appropriés à l'aide des pièces de coin inférieures ou des structures de coin équivalentes d'une de ses extrémités.

Forces appliquées à l'extérieur :

Forces longitudinales égales à R appliquées à chaque extrémité du conteneur en compression et en traction, c'est-à-dire force totale égale à 2R pour l'ensemble du conteneur.

Les forces extérieures doivent être appliquées tout d'abord dans le sens allant vers les points d'ancrage, puis en sens opposé. Chaque côté du conteneur doit être soumis à l'essai.

6. PAROIS D'EXTREMITE

Les parois d'extrémité doivent pouvoir supporter une charge au moins égale à 0,4 fois la charge utile maximale admissible. Toutefois, si les parois d'extrémité sont conçues pour supporter une charge inférieure ou supérieure à 0,4 fois la charge utile maximale admissible, le facteur de résistance sera indiqué sur la plaque d'agrément aux fins de la sécurité conformément à la règle 1 de l'Annexe I.

BEPROEVINGSBELAS-
TING EN TOEGEPASTE
KRACHTEN

BEPROEVINGSPROCEDURES

Uitwendige belasting:

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

De uitwendige belasting dient te worden uitgeoefend — afzonderlijk of gelijktijdig — op elk van de bovenhoekstukken aan de ene zijde van de container in lijnen evenwijdig aan zowel het grondvlak als aan de kopvlakken van de container. De krachten dienen eerst naar de bovenhoekstukken toe en daarna van de bovenhoekstukken af te worden uitgeoefend. In het geval van containers waarbij elk uiteinde symmetrisch is ten opzichte van zijn eigen verticale hartlijn, behoeft slechts één zijde te worden beproefd, maar bij containers met asymmetrische koppen dienen beide zijden te worden beproefd.

5. WEERSTAND TEGEN VERVORMING IN DE LENGTE-
RICHTING (STATISCHE TEST)

Bij het ontwerpen en vervaardigen van containers dient men zich ervan bewust te zijn dat containers bij vervoer over land onderworpen kunnen worden aan versnellingen van 2 g, horizontaal in de lengterichting.

Inwendige belasting :

Een zodanig gelijkmatig verdeelde belasting, dat het gecombineerde gewicht van de container en de beproevingsbelasting gelijk is aan het maximum brutogewicht of de gebruikslimiet R.

De container met de voorgeschreven inwendige belasting dient in de lengterichting te worden vastgezet door de twee bodemhoekstukken of gelijkwaardige hoekstructuren aan één einde vast te maken aan geschikte verankeringpunten.

Uitwendige belasting :

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

De uitwendige belasting dient eerst naar de bevestigingspunten toe en daarna van de bevestigingspunten af te worden uitgeoefend. Elke zijde van de container dient te worden beproefd.

6. KOPWANDEN

De kopwanden dienen een belasting te kunnen weerstaan van niet minder dan 0,4 maal het maximaal toelaatbaar laadvermogen. Indien de kopwanden evenwel zo zijn ontworpen dat zij een belasting van minder of meer dan 0,4 maal het maximum toelaatbaar laadvermogen kunnen weerstaan, dient een zodanige sterktefactor te worden aangegeven op de veiligheidskeurplaat overeenkomstig Bijlage I, Bepaling 1.

CHARGES D'ESSAI ET FORCES
APPLIQUEES

PROCEDURES D'ESSAI

Charge à l'intérieur du conteneur :

De manière à soumettre la surface intérieure d'une paroi d'extrémité à une charge uniformément répartie de 0,4 P ou à toute autre charge pour laquelle le conteneur pourrait être conçu.

La charge intérieure prescrite doit être appliquée comme suit : les deux parois d'extrémité du conteneur doivent être soumises à l'essai, sauf lorsqu'elles sont identiques. Dans ce dernier cas, l'essai n'est requis que pour une seule paroi d'extrémité. On peut soumettre à l'essai séparément ou simultanément les parois d'extrémité des conteneurs qui n'ont pas de parois latérales ouvertes ou de portes latérales.

Les parois d'extrémité des conteneurs qui sont pourvus de parois latérales ouvertes ou de portes latérales doivent être soumises à des essais séparément. Lorsque les parois d'extrémité sont soumises à l'essai séparément les réactions aux forces appliquées à la paroi d'extrémité doivent être limitées à la base du conteneur.

Forces appliquées à l'extérieur :

Aucune.

7. PAROIS LATÉRALES

Les parois latérales doivent pouvoir supporter une charge au moins égale à 0,6 fois la charge utile maximale admissible. Toutefois, si les parois latérales sont conçues pour supporter une charge inférieure ou supérieure à 0,6 fois la charge utile maximale admissible, le facteur de résistance sera indiqué sur la plaque d'agrément aux fins de la sécurité conformément à la règle 1 de l'Annexe 1.

Charge à l'intérieur du conteneur :

De manière à soumettre la surface intérieure d'une paroi latérale à une charge uniformément répartie de 0,6 P ou à toute autre charge pour laquelle le conteneur pourrait être conçu.

La charge intérieure prescrite doit être appliquée comme suit : les deux parois latérales d'un conteneur doivent être soumises à l'essai, sauf lorsqu'elles sont identiques. Dans ce dernier cas, l'essai n'est requis que pour une seule paroi latérale. Les parois latérales doivent être soumises à des essais séparément et les réactions à la charge à l'intérieur du conteneur doivent être limitées aux pièces de coin ou aux montants d'angle correspondants. Les conteneurs à toit ouvert doivent être soumis à l'essai dans les conditions d'exploitation pour lesquelles ils sont conçus, par exemple avec les traverses supérieures démontables en place.

Forces appliquées à l'extérieur :

Aucune.

BEPROEVINGSBELAS-
TING EN TOEGEPASTE
KRACHTEN

BEPROEVINGSPROCEDURES

Inwendige belasting :

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

De voorgeschreven inwendige belasting dient als volgt te worden aangebracht : beide uiteinden van een container dienen te worden beproefd, behalve wanneer de uiteinden identiek zijn; in dat geval hoeft slechts één uiteinde te worden beproefd. De kopwanden van containers die geen open zijden of zijdeuren hebben kunnen afzonderlijk of gelijktijdig worden beproefd.

De kopwanden van containers die open zijden of zijdeuren hebben, dienen afzonderlijk te worden beproefd. Wanneer de kopwanden afzonderlijk worden beproefd, mag de reactie van de op de kopwand uitgeoefende krachten slechts worden opgenomen door de structuur van het bodemraam van de container.

Uitwendige belasting :

Geen.

7. ZIJWANDEN

De zijwanden dienen een belasting van niet minder dan 0,6 maal het maximaal toelaatbaar laadvermogen te kunnen weerstaan. Indien de zijwanden evenwel zo zijn ontworpen dat zij een belasting kleiner of groter dan 0,6 maal het maximaal toelaatbaar laadvermogen kunnen weerstaan, dan dient een zodanige sterktefactor te worden aangegeven op de veiligheidskeurplaat overeenkomstig Bijlage I, Bepaling 1.

Inwendige belasting :

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

De voorgeschreven inwendige belasting dient als volgt te worden aangebracht : beide zijden van een container dienen te worden beproefd, behalve wanneer de zijden identiek zijn; in dat geval hoeft slechts één zijde te worden beproefd. Zijwanden dienen afzonderlijk te worden beproefd en de reactie van de belasting mag slechts door de hoekstukken of gelijkwaardige hoekstructuren worden opgenomen. Containers zonder vaste bovenafdekking dienen te worden beproefd in de toestand zoals zij zijn ontworpen, bijvoorbeeld met de afneembare bovenbalken op de bestemde plaats aangebracht.

Uitwendige belasting :

Geen.