

Verordnung

**des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

Verordnung zur Änderung von Vorschriften zur Containersicherheit

A. Problem und Ziel

Die Bundesrepublik Deutschland ist Vertragspartei des Internationalen Übereinkommens vom 2. Dezember 1972 über sichere Container (CSC).

Mit dem Gesetz vom 10. Februar 1976 (BGBl. 1976 II S. 253) stimmten Bundestag und Bundesrat dem Beitritt zum Internationalen Übereinkommen vom 2. Dezember 1972 über sichere Container (CSC) zu.

Durch die Verordnung vom 26. Juli 1983 (BGBl. 1983 II S. 530), die Verordnung vom 10. November 1984 (BGBl. 1984 II S. 958) und die Verordnung vom 7. April 1993 (BGBl. 1993 II S. 754) sind Änderungen des CSC-Vertragstextes und der Anhänge zum CSC innerstaatlich umgesetzt worden.

Der Schiffssicherheitsausschuss der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) hat am 3. Dezember 2010 mit der EntschlieÙung MSC 310(88) weitere Änderungen der Anlagen I und II sowie die Einführung einer Anlage III des Übereinkommens beschlossen. Die EntschlieÙung MSC 310(88) trat am 1. Januar 2012 völkerrechtlich in Kraft. Die beschlossenen Änderungen sind innerstaatlich in Kraft zu setzen.

Zusätzlich sind nach Einführung des Euro die Gebührentatbestände in der Anlage zur Kostenordnung für Maßnahmen nach dem Gesetz zu dem Übereinkommen vom 2. Dezember 1972 über sichere Container, die noch in Deutscher Mark aufgeführt sind, auf Euro umzustellen und die Berlin-Klausel in § 2 der Kostenordnung aufzuheben.

B. Lösung

Inkraftsetzung der Änderungen der Anlagen I und II sowie der Neueinführung einer Anlage III des CSC und Änderung der Anlage zur Kostenordnung für Maßnahmen nach dem Gesetz zu dem Übereinkommen vom 2. Dezember 1972 über sichere Container durch Erlass einer Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung aufgrund der Ermächtigungsgrundlagen des Artikels 2 Absatz 1 und des Artikels 8 Absatz 2 des Gesetzes vom 10. Februar 1976 zu dem Übereinkommen vom 2. Februar 1972 über sichere Container, das zuletzt durch Artikel 11 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist. Die Zustimmung des Bundesrates ist erforderlich.

Aufgrund des Sachzusammenhanges werden die Änderungen im Wege einer Mantelverordnung umgesetzt.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**1. Finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaushalt****a) Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand**

Keine.

b) Vollzugsaufwand

Keine.

2. Finanzielle Auswirkungen auf die Haushalte der Länder und Kommunen

Auswirkungen auf die Haushalte der Länder und Kommunen sind durch die innerstaatliche Inkraftsetzung nicht zu erwarten. Einnahmen bei den Ländern werden durch die Überprüfung der genehmigten Instandhaltungsprogramme und die mögliche Rücknahme der Genehmigung dieser Programme (Anlage I Kapitel I Regel 2 Absatz 4 und 5 CSC) entstehen. Diese werden im Rahmen der Anpassung des Vertragsgesetzes ermittelt.

E. Erfüllungsaufwand

Durch die nationale Inkraftsetzung entsteht kein (über die bestehende internationale Verpflichtung hinausgehender) Erfüllungsaufwand.

F. Weitere Kosten

Auswirkungen auf Einzelpreise sowie das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Für die Wirtschaft werden Kosten und bei den Ländern ein Vollzugsaufwand durch die Überprüfung der genehmigten Instandhaltungsprogramme und die mögliche Rücknahme der Genehmigung dieser Programme (Anlage I Kapitel I Regel 2 Absatz 4 und 5 CSC) entstehen. Diese werden im Rahmen der Anpassung des Vertragsgesetzes ermittelt.

23. 05. 13

Vk

Verordnung

**des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

Verordnung zur Änderung von Vorschriften zur Containersicherheit

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, den 17. Mai 2013

An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zu erlassende

Verordnung zur Änderung von Vorschriften zur Containersicherheit
mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.

Ronald Pofalla

Verordnung zur Änderung von Vorschriften zur Containersicherheit

Vom

Auf Grund des Artikels 2 Absatz 1 und des Artikels 8 Absatz 2 des Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 2. Dezember 1972 über sichere Container, die jeweils zuletzt durch Artikel 11 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden sind, in Verbindung mit dem 2. Abschnitt des Verwaltungskostengesetzes vom 23. Juni 1970 (BGBl. I S. 821) verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

Artikel 1

Inkraftsetzung von Änderungen der Anlagen des Internationalen Übereinkommens vom 2. Dezember 1972 über sichere Container (CSC)

Die von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) in Übereinstimmung mit Artikel X des Internationalen Übereinkommens vom 2. Dezember 1972 über sichere Container (CSC) am 3. Dezember 2010 durch Entschließung MSC.310(88) angenommenen Änderungen der Anlagen des Übereinkommens in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. August 1985 (BGBl. II S. 1009), das zuletzt durch die im Jahre 1991 angenommenen Änderungen (BGBl. 1993 II S. 754, 755) geändert worden ist, werden hiermit in Kraft gesetzt. Die Änderungen werden nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.

Artikel 2

Änderung der Kostenordnung für Maßnahmen nach dem Gesetz zu dem Übereinkommen vom 2. Dezember 1972 über sichere Container

Die Kostenordnung für Maßnahmen nach dem Gesetz zu dem Übereinkommen vom 2. Dezember 1972 über sichere Container vom 26. Oktober 1977 (BGBl. I S. 1920), die zuletzt durch Artikel 4 Absatz 4 des Gesetzes vom 5. Mai 2004 (BGBl. I S. 718) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird aufgehoben.
2. Die Anlage zur Kostenordnung erhält folgende Fassung:

„Anlage
(zu § 1 Absatz 2)

Lfd. Nr.	Gebührentatbestand	Gebührenrahmen in Euro
1	Zulassung neuer Container nach Baumuster nach Anlage I, Regel 4 des Übereinkommens vom 2. Dezember 1972 über sichere Container (CSC) – ohne Kosten der technischen Prüfung und Besichtigung –	100,– bis 250,–
2	Einzelzulassung neuer Container nach Anlage I, Regel 8 des CSC – ohne Kosten der technischen Prüfung und Besichtigung –	25,– bis 150,–
3	Zulassung vorhandener Container nach Anlage I, Regel 9 Abs. 1 des CSC	25,– bis 250,–
4	Zulassung vorhandener Container nach Anlage I, Regel 9 Abs. 2 des CSC – ohne Kosten der technischen Prüfung und Besichtigung –	50,– bis 250,–

- | | | |
|---|--|-------------------|
| 5 | Entziehung der Zulassung von Containern nach Artikel IV Abs. 5 des CSC – ohne Kosten der technischen Prüfung und Besichtigung – | 150,– bis 400,– |
| 6 | Untersagung der Verwendung eines Containers nach Artikel 4 Abs. 1 Satz 2 und 3 des Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 2. Dezember 1972 über sichere Container | 25,– bis 250,– |
| 7 | Freigabe eines Containers, dessen Verwendung nach Artikel 4 Abs. 1 Satz 2 und 3 des Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 2. Dezember 1972 über sichere Container untersagt wurde – ohne Kosten der technischen Prüfung und Besichtigung – | 25,– bis 250,– |
| 8 | Genehmigung eines Programms der laufenden Überprüfung der Container nach Artikel 5 Abs. 4 Satz 1 und 2 des Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 2. Dezember 1972 über sichere Container | 150,– bis 250,–“. |

Artikel 3

- (1) Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.
- (2) Die in Artikel 1 genannten Änderungen sind für die Bundesrepublik Deutschland am 1. Januar 2012 in Kraft getreten.
- (3) Artikel 1 dieser Verordnung tritt an dem Tag außer Kraft, an dem die in Artikel 1 genannten Änderungen für die Bundesrepublik Deutschland außer Kraft treten. Der Tag des Außerkrafttretens ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Der Bundesminister
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Begründung zur Verordnung

I. Allgemeines

Mit dieser Mantelverordnung werden Änderungen der Anlagen des CSC in nationales Recht umgesetzt, und die Anlage zur Kostenordnung für Maßnahmen nach dem Gesetz zu dem Übereinkommen vom 2. Dezember 1972 über sichere Container wird aktualisiert.

Nach Artikel 2 Absatz 1 des Gesetzes vom 10. Februar 1976 (BGBl. 1976 II S. 253) zu dem Übereinkommen vom 2. Februar 1972 über sichere Container ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ermächtigt, Änderungen der Anlagen des Übereinkommens nach dessen Artikel X durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates in Kraft zu setzen. Diese Befugnis ist beschränkt auf Änderungen, die die Verwirklichung neuer technischer Erkenntnisse hinsichtlich der Sicherheit der dem internationalen Verkehr dienenden Container oder die das anzuwendende technische oder verwaltungsmäßige Verfahren betreffen. Derartige Änderungen liegen vor.

Nach Artikel 8 Absatz 2 des Gesetzes vom 10. Februar 1976 zu dem Übereinkommen vom 2. Februar 1972 über sichere Container ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ermächtigt, die gebührenpflichtigen Tatbestände durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates näher zu bestimmen und dabei feste Gebührensätze oder Rahmensätze vorzusehen.

Kosten für die Wirtschaft und ein Vollzugaufwand bei den Ländern werden durch die nun alle zehn Jahre vorgesehene Überprüfung der genehmigten Instandhaltungsprogramme (Anlage I Kapitel I Regel 2 Absatz 4 und 5 CSC) entstehen. Diese werden im Rahmen der nationalen Umsetzung der Änderungen und der Anpassung der Rechtsvorschriften ermittelt.

Gleichstellungspolitische Auswirkungen der Regelungen sind nicht gegeben.

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Das Vorhaben weist keinen Bezug zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie auf.

II. Zu den einzelnen Bestimmungen

Zu Artikel 1

Die Änderungen vom 3. Dezember 2010 der Anlagen I und II des CSC sowie die Einführung einer Anlage III sind völkerrechtlich zum 1. Januar 2012 in Kraft getreten und werden nun innerstaatlich in Kraft gesetzt.

Zu Artikel 2

Zu Nummer 1

Die Regelung in § 2 (sog. „Berlin-Klausel“) ist seit dem 3. Oktober 1990 gegenstandslos und ist daher aufzuheben.

Zu Nummer 2

Seit dem 1. Januar 2002 ist der Euro alleiniges gesetzliches Zahlungsmittel. Mit dem Gesetz zur Umstellung von Vorschriften aus den Bereichen des Verkehrs-, Bau- und Wohnungswesens sowie der Familie, Senioren, Frauen und Jugend auf den Euro (Zehntes Euro-Einführungsgesetz) vom 15. Dezember 2001 (BGBl. I S. 3762) sind Vorschriften im Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung von Deutsche Mark auf Euro umgestellt worden. Eine Umstellung in der Anlage zur Kostenordnung für Maßnahmen nach dem Gesetz zu dem Übereinkommen vom 2. Dezember 1972 über sichere Container erfolgte jedoch nicht. Dies wird nun durch die Regelung des Artikels 2 Nummer 2 nachgeholt. Entgegen des feststehenden Umrechnungskurses von 1,95583 DM für 1 Euro (Verordnung (EG) Nr. 2866/98 des Rates vom 31. Dezember 1998 über die Umrechnungskurse zwischen dem Euro und den Währungen der Mitgliedstaaten, die den Euro einführen, ABl. L 359, S. 1) erfolgt die Umstellung wie beim Zehnten Euro-Einführungsgesetz durch Glättung im Verhältnis 2 DM : 1 Euro. Die Anlage zur Kostenordnung für Maßnahmen nach dem Gesetz zu dem Übereinkommen vom 2. Dezember 1972 über sichere Container enthält

sog. „Signalbeträge“, die auf glatte DM-Beträge lauten. Eine Umstellung zum amtlich feststehenden Umrechnungskurs würde zu „krummen“ Beträgen führen. Dies wird durch Festsetzung auf glatte Beträge vermieden.

Rein rechnerisch entstehen durch diese Glättung gegenüber einer centgenauen Umstellung Mindereinnahmen von ca. 2,2 %. Dem steht gegenüber, dass ein mit der Handhabung nicht geglätteter Euro-Beträge verbundener Vollzugsaufwand vermieden wird. Eine centgenaue Umstellung würde die Gebührenerhebung und -berechnung erschweren und das Fehlerrisiko erhöhen.

Zu Artikel 3

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Absatz 2 des Grundgesetzes.

Absatz 2 nennt den Zeitpunkt, zu dem die Änderungen vom 3. Dezember 2010 der Anlagen I und II des CSC für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft getreten sind.

Absatz 3 enthält für die Änderungen die bei völkerrechtlichen Übereinkommen übliche Bekanntgabevorschrift.

Anlage
Änderungen
des Internationalen Übereinkommens von 1972
über sichere Container
in der jeweils geltenden Fassung

Anlage I
Vorschriften für die Prüfung, Besichtigung,
Zulassung und Instandhaltung von Containern

Annex
Amendments to
the International Convention for
Safe Containers, 1972, as amended

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

Annexe
Amendements à
la convention internationale de 1972 sur
la sécurité des conteneurs, telle que modifiée

Annexe I
Règles relatives
à l'essai, l'inspection,
l'agrément et l'entretien des conteneurs

(Übersetzung)

Chapter I
 Regulations common
 to all systems of approval

Chapitre I
 Règles communes
 à tous les systèmes d'agrément

Kapitel I
 Gemeinsame Regeln
 für alle Zulassungsverfahren

Regulation 1
Safety Approval Plate

Règle 1
Plaque d'agrément
aux fins de la sécurité

Regel 1
Sicherheits-Zulassungsschild

- 1 A new sentence is added at the end of paragraph 3 as follows:
- “Where the stacking or racking values are less than 192,000 kg or 150 kN, respectively, the container shall be considered as having limited stacking or racking capacity and shall be conspicuously marked, as required under the relevant standards*.

- 1 Ajouter la phrase suivante à la fin du paragraphe 3:
- «Lorsque les valeurs de gerbage ou de rigidité sont inférieures à 192 000 kg et 150 kN, respectivement, le conteneur doit être considéré comme ayant une capacité limitée de gerbage ou de résistance à la déformation et il doit être marqué de manière visible, conformément aux normes pertinentes*.

- 1 Am Ende des Absatzes 3 wird folgender neuer Satz angefügt:
- „Wenn die Stapel- oder die Verwindungslast weniger als 192 000 kg bzw. 150 kN beträgt, gilt der Container als begrenzt stapel- oder verwindungsfähig und muss nach den Vorschriften der einschlägigen Normen* deutlich gekennzeichnet sein.

* Refer to standard ISO 6346, Freight containers – Coding, identification and marking.”

* Se reporter à la norme ISO 6346: Conteneurs pour le transport de marchandises – Codage, identification et marquage.»

* Siehe Norm ISO 6346 – Frachtcontainer – Codierung, Identifizierung und Kennzeichnung.“

Regulation 2**Maintenance and examination**

- 2 After the existing paragraph 3, new paragraphs 4 and 5 are added as follows and the existing paragraph 4 is renumbered as paragraph 6:

“4 As a minimum, approved programmes should be reviewed once every 10 years to ensure their continued viability. In order to ensure uniformity by all involved in the inspection of containers and their ongoing operational safety, the Contracting Party concerned shall ensure the following elements are covered in each prescribed periodic or approved continuous examination programme:

- .1 methods, scope and criteria to be used during examinations;
- .2 frequency of examinations;
- .3 qualifications of personnel to carry out examinations;
- .4 system of keeping records and documents that will capture:
 - .1 the owner's unique serial number of the container;
 - .2 the date on which the examination was carried out;
 - .3 identification of the competent person who carried out the examination;
 - .4 the name and location of the organization where the examination was carried out;
 - .5 the results of the examination; and
 - .6 in the case of a Periodic Examination Scheme (PES), the Next Examination Date (NED);
- .5 a system for recording and updating the identification numbers of all containers covered by the appropriate examination scheme;
- .6 methods and systems for maintenance criteria that addresses the design characteristics of the specific containers;
- .7 provisions for maintaining leased containers if different than those used for owned containers; and
- .8 conditions and procedures for adding containers into an already approved programme.

Règle 2**Entretien et examen**

- 2 À la suite du paragraphe 3, ajouter les nouveaux paragraphes 4 et 5 ci-après et renuméroter l'actuel paragraphe 4, qui devient le paragraphe 6:

«4 Il faudrait passer en revue tous les dix ans au moins les programmes approuvés pour s'assurer qu'ils demeurent pertinents. Afin que tous ceux qui participent à l'inspection des conteneurs et vérifient qu'ils satisfont aux normes de sécurité en cours d'exploitation procèdent de manière uniforme, la Partie contractante intéressée doit faire en sorte que les éléments ci-après soient pris en considération dans chaque programme d'examen périodiques prescrit ou d'examen continus approuvés:

- .1 méthodes et critères à utiliser lors des examens et portée de ces examens;
- .2 fréquence des examens;
- .3 qualifications du personnel chargé d'effectuer les examens;
- .4 système de tenue des registres et des documents, dans lesquels soient indiqués:
 - .1 le numéro de série unique du conteneur fourni par le propriétaire;
 - .2 la date à laquelle l'examen a été effectué;
 - .3 l'identité de la personne compétente qui a effectué l'examen;
 - .4 le nom et le lieu de l'organisme où a été effectué l'examen;
 - .5 les résultats de l'examen; et
 - .6 dans le cas d'un programme d'examen périodiques, la date du prochain examen;
- .5 système permettant d'enregistrer et de mettre à jour les numéros d'identification de tous les conteneurs visés par le programme d'examen approuvé;
- .6 méthodes et systèmes pour des critères d'entretien qui tiennent compte des caractéristiques de conception des différents conteneurs;
- .7 dispositions relatives à l'entretien des conteneurs loués si elles sont différentes des dispositions applicables aux conteneurs exploités par leurs propriétaires; et
- .8 conditions et procédures à respecter pour ajouter des conteneurs dans un programme déjà approuvé.

Regel 2**Instandhaltung und Überprüfung**

- 2 Hinter Absatz 3 werden die folgenden neuen Absätze 4 und 5 angefügt, und der bisherige Absatz 4 wird in Absatz 6 umnummeriert:

„4 Genehmigte Programme sollen einmal alle 10 Jahre überprüft werden, um sicherzustellen, dass sie weiterhin durchführbar sind. Um das einheitliche Vorgehen aller an der Besichtigung von Containern Beteiligten und die fort-dauernde Betriebssicherheit der Container zu gewährleisten, sorgen die betreffenden Vertragsparteien dafür, dass die nachstehenden Angaben in jedem vorgeschriebenen Programm für die regelmäßige Überprüfung oder genehmigten Programm der laufenden Überprüfung enthalten sind:

- .1 Verfahren, Umfang und Kriterien, die bei den Überprüfungen anzuwenden sind,
- .2 Häufigkeit der Überprüfungen,
- .3 Qualifikationen der Mitarbeiter, die die Überprüfungen durchführen sollen,
- .4 System zum Führen von Aufzeichnungen und Dokumenten, bei dem Folgendes erfasst wird,
 - .1 die eindeutige Containerseriennummer des Eigentümers,
 - .2 das Datum der Überprüfung,
 - .3 die Angabe der sachkundigen Person, die die Überprüfung durchgeführt hat,
 - .4 die Bezeichnung und der Ort der Organisation, bei der die Überprüfung durchgeführt wurde,
 - .5 die Ergebnisse der Überprüfung und
 - .6 bei einem Programm für die regelmäßige Überprüfung das Datum der nächsten Überprüfung,
- .5 System zum Aufzeichnen und Aktualisieren der Identifizierungsnummern aller Container, für die das entsprechende Überprüfungsprogramm gilt,
- .6 Kriterien für Instandhaltungsverfahren und -systeme im Zusammenhang mit den Konstruktionsmerkmalen bestimmter Container,
- .7 Vorschriften für die Instandhaltung geleaster Container, falls sie sich von den Vorschriften unterscheiden, die für eigene Container gelten, und
- .8 Bedingungen und Verfahren für die Einbeziehung weiterer Container in ein bereits genehmigtes Programm.

5 The Contracting Party shall carry out periodic audits of approved programmes to ensure compliance with the provisions approved by the Contracting Party. The Contracting Party shall withdraw any approval when the conditions of approval are no longer complied with.”

- 3 After the renumbered paragraph 6, a new paragraph 7 is added as follows:

“7 Administrations shall make information on approved Continuous Examination Programmes publicly available.”

Appendix

- 4 After the existing paragraph 9, new paragraphs 10 and 11 are added as follows:

“10 One door off stacking strength to be indicated on plate only if the container is approved for one door off operation. The marking shall show: ALLOWABLE STACKING MASS ONE DOOR OFF FOR 1.8 g (... kg ... lbs). This marking shall be displayed immediately near the racking test value (see line 5).

11 One door off racking strength to be indicated on plate only if the container is approved for one door off operation. The marking shall show: RACKING TEST LOAD VALUE ONE DOOR OFF (... kg ... lbs). This marking shall be displayed immediately near the stacking test value (see line 6).”

5 La Partie contractante doit procéder à des audits périodiques des programmes approuvés pour s'assurer qu'ils sont conformes aux dispositions qu'elle a approuvées. Elle doit retirer toute approbation dont les conditions ne sont plus respectées.»

- 3 À la suite du paragraphe renuméroté en 6, ajouter un nouveau paragraphe 7, libellé comme suit:

«7 Les Administrations doivent mettre à la disposition du public les renseignements sur les programmes d'exams continus approuvés.»

Appendice

- 4 À la suite du paragraphe 9 existant, ajouter les nouveaux paragraphes 10 et 11 ci-après:

«10 La résistance au gerbage en cas d'enlèvement d'une porte ne doit être indiquée sur la plaque que si le conteneur a reçu un agrément pour être exploité avec une porte en moins. Il doit être indiqué: CHARGE ADMISSIBLE DE GERBAGE POUR 1,8 g (... kg ... lb) EN CAS D'ENLÈVEMENT D'UNE PORTE. Cette marque doit figurer juste à côté de la charge utilisée pour l'essai de rigidité (voir la ligne 5).

11 La rigidité en cas d'enlèvement d'une porte ne doit être indiquée sur la plaque que si le conteneur a reçu un agrément pour être exploité avec une porte en moins. Il doit être indiqué: CHARGE UTILISÉE POUR L'ESSAI DE RIGIDITÉ EN CAS D'ENLÈVEMENT D'UNE PORTE (... kg ... lb). Cette marque doit figurer juste à côté de la charge utilisée pour l'essai de gerbage (voir la ligne 6).»

5 Die Vertragspartei führt regelmäßige Prüfungen der genehmigten Programme durch, um sicherzustellen, dass sie den von der Vertragspartei genehmigten Vorschriften entsprechen. Die Vertragspartei nimmt eine Genehmigung zurück, wenn die Genehmigungsbedingungen nicht mehr erfüllt sind.“

- 3 Hinter dem unnummerierten Absatz 6 wird der folgende neue Absatz 7 angefügt:

„7 Die Verwaltungen machen Informationen über genehmigte Programme der laufenden Überprüfung öffentlich zugänglich.“

Anhang

- 4 Hinter Absatz 9 werden die folgenden neuen Absätze 10 und 11 angefügt:

„10 Die Stapelfestigkeit nach Entfernung einer Tür ist auf dem Schild nur anzugeben, wenn der Container nach Entfernung einer Tür verwendet werden darf. Die Angabe lautet: **Zulässige Stapelmasse nach Entfernung einer Tür bei 1,8 g** (... kg ... lbs). Diese Angabe muss in unmittelbarer Nähe des Wertes für die Querverwindungsbelastung (siehe Zeile 5) stehen.

11 Die Querverwindungsfestigkeit nach Entfernung einer Tür ist auf dem Schild nur anzugeben, wenn der Container nach Entfernung einer Tür verwendet werden darf. Die Angabe lautet: **Querverwindungsbelastung nach Entfernung einer Tür** (... kg ... lbs). Diese Angabe muss in unmittelbarer Nähe des Wertes für die Stapelmasse (siehe Zeile 6) stehen.“

Annex II

Structural safety requirements and tests

Test loads and test procedures

5 After the existing section 7, a new section 8 is added as follows:

“8 One door off operation

- 1 Containers with one door removed have a significant reduction in their ability to withstand racking loads and, potentially, a reduction in stacking strength. The removal of a door on a container in operation is considered a modification of the container. Containers must be approved for one door off operation. Such approval should be based on test results as set forth below.
- 2 On successful completion of the stacking test the container may be rated for the allowable superimposed stacking mass, which should be indicated on the Safety Approval Plate immediately below line 5: ALLOWABLE STACKING MASS FOR 1.8 g (kg and lbs) ONE DOOR OFF.
- 3 On successful completion of the racking test the racking test load should be indicated on the Safety Approval Plate immediately below line 6: RACKING TEST LOAD VALUE (kg and lbs) ONE DOOR OFF.

Test loadings and applied forces	Test procedures
----------------------------------	-----------------

Stacking

Internal loading:

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

The test procedures should be as set forth under **2 STACKING**

Externally applied forces:

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

Transverse racking

Internal loading:

None.

The test procedures should be as set forth under **4 TRANSVERSE RACKING**

Externally applied forces:

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

6 After the existing annex II, new annex III is added as follows:

“Annex III

Control and Verification

1 Introduction

Article VI of the Convention refers to the control measures that may be taken by Contracting Parties. Such control should be limited to verifying that the container carries a valid Safety Approval Plate, and an approved continuous examination programme (ACEP) or a valid Next Examination Date (NED) marking, unless there is significant evidence for believing that the condition of the container is such as to create an obvious risk to safety. This Annex provides specifics to enable authorized officers to assess the integrity of structurally sensitive components of containers and to help them decide whether a container is safe to continue in transportation or whether it should be stopped until remedial action has been taken. The criteria given are to be used to make immediate out of service determinations, and should not be used as repair or in-service criteria under a CSC ACEP or a periodic examination scheme.

2 Control measures

Authorized officers should consider the following:

- .1 control should be exercised on those containers that create an obvious risk to safety;
- .2 loaded containers with damages equal to, or in excess of, the criteria set forth below are deemed to place a person in danger. The authorized officer should stop those containers. However, the authorized officer may permit the onward movement of the container, if it is to be moved to its ultimate destination without lifting from its current means of transport;
- .3 empty containers with damages equal to, or in excess of, the criteria set forth below are also deemed to place a person in danger. Empty containers are typically repositioned for repair at an owner-selected depot provided they can be safely moved; this can involve either a domestic or an international move. Any damaged container being repositioned should be handled and transported with due regard to its structural deficiency;
- .4 authorized officers should notify the container owner, lessee or bailee, as appropriate, whenever a container is placed under control;
- .5 the provisions set forth in this Annex are not exhaustive for all types of containers or all possible deficiencies or combination of deficiencies;

- .6 damage to a container may appear serious without creating an obvious risk to safety. Some damage such as holes may infringe customs requirements but may not be structurally significant; and
- .7 major damage may be the result of significant impact which could be caused by improper handling of the container or other containers, or significant movement of the cargo within the container. Therefore, special attention should be given to signs of recent impact damage.

3 Training of authorized officers

The Contracting Party exercising control should ensure that authorized officers tasked to carry out these assessments and control measures receive the necessary training. This training should involve both theoretical and practical instruction.

4 Structurally sensitive components and definition of serious structural deficiencies in each

4.1 The following components are structurally sensitive and should be examined for serious deficiencies:

Structurally sensitive component	Serious structural deficiency
Top rail	Local deformation to the rail in excess of 60 mm or separation or cracks or tears in the rail material in excess of 45 mm in length. Note: On some designs of tank containers the top rail is not a structurally significant component.
Bottom rail	Local deformation perpendicular to the rail in excess of 100 mm or separation or cracks or tears in the rail's material in excess of 75 mm in length.
Header	Local deformation to the header in excess of 80 mm or cracks or tears in excess of 80 mm in length.
Sill	Local deformation to the sill in excess of 100 mm or cracks or tears in excess of 100 mm in length.
Corner posts	Local deformation to the post exceeding 50 mm or tears or cracks in excess of 50 mm in length.
Corner and intermediate fittings (Castings)	Missing corner fittings, any through cracks or tears in the fitting, any deformation of the fitting that precludes full engagement of securing or lifting fittings, any deformation of the fitting beyond 5 mm from its original plane, any aperture width greater than 66 mm, any aperture length greater than 127 mm, any reduction in thickness of the plate containing the top aperture that makes it less than 23 mm thick or any weld separation of adjoining components in excess of 50 mm in length.
Under structure	Two or more adjacent cross members missing or detached from the bottom rails. Twenty per cent (20%) or more of the total number of cross members are missing or detached. Note: If onward transportation is permitted, it is essential that detached cross members are precluded from falling free.
Locking rods	One or more inner locking rod is non-functional. Note: Some containers are designed and approved (and so recorded on the CSC Plate) to operate with one door open or removed.

- 4.2 The effect of two or more incidents of damage in the same structurally sensitive component, even though each is less than in the above table, could be equal to, or greater than, the effect of the single damage noted in the table. In such circumstances, the authorized officer may stop the container and seek further guidance from the Contracting Party.
- 4.3 For tank containers, the attachment of the shell to the container frame should also be examined for any readily visible serious structural deficiency comparable to that specified in the table. If any such serious structural deficiency is found in any of these attachments, the control officer should stop the container.
- 4.4 For platform containers with folding end frames, the end frame locking mechanism and the hinge pins about which the end frame rotates are structurally sensitive and should also be inspected for damage."

Annexe II

Règles de construction en matière de sécurité et essais

Charges d'essai et procédures d'essai

- 5 À la suite de l'actuelle section 7, ajouter une nouvelle section 8, libellée comme suit:

«8 Exploitation des conteneurs auxquels on a ôté une porte

- 1 Les conteneurs auxquels on a ôté une porte ont une résistance aux charges de déséquerrage considérablement réduite et, potentiellement, une résistance au gerbage moindre. Un conteneur dont une porte est enlevée en cours d'exploitation est considéré comme ayant été modifié. Les conteneurs doivent recevoir un agrément pour pouvoir être exploités avec une porte en moins. Cet agrément devrait être fonction des résultats des essais indiqués ci-dessous.
- 2 Les conteneurs qui ont subi avec succès l'essai de gerbage peuvent être considérés comme pouvant supporter la charge admissible de gerbage surarrimé, qui devrait être indiquée sur la plaque d'agrément aux fins de la sécurité juste en dessous de la ligne 5: CHARGE ADMISSIBLE DE GERBAGE POUR 1,8 g (kg et lb) EN CAS D'ENLÈVEMENT D'UNE PORTE.
- 3 Pour les conteneurs qui ont satisfait à l'essai de rigidité, la charge d'essai devrait être indiquée sur la plaque d'agrément aux fins de la sécurité en dessous de la ligne 6: CHARGE (kg et lb) UTILISÉE POUR L'ESSAI DE RIGIDITÉ EN CAS D'ENLÈVEMENT D'UNE PORTE.

Charges d'essai et forces appliquées	Procédures d'essai
--------------------------------------	--------------------

Gerbage

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.

Les procédures d'essai devraient être celles qui sont indiquées dans la section **2 - GERBAGE**

Forces appliquées à l'extérieur:

De manière à soumettre chacune des quatre pièces de coin supérieures à une force égale à 0,25 x 1,8 x la charge admissible de gerbage surarrimé statique appliquée verticalement de haut en bas.

Rigidité transversale

Charge à l'intérieur du conteneur:

Aucune.

Les procédures d'essai devraient être celles qui sont indiquées dans la section **4 - RIGIDITÉ TRANSVERSALE**

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.»

- 6 À la suite de l'actuelle Annexe II, ajouter une nouvelle Annexe III, libellée comme suit:

«Annexe III

Contrôle et vérification

1 Introduction

L'article VI de la Convention porte sur les mesures de contrôle que peuvent prendre les Parties contractantes. Ce contrôle devrait se limiter à vérifier que le conteneur porte une plaque valide d'agrément aux fins de la sécurité et la marque d'un programme approuvé d'examen continu (ACEP) ou d'une date valide du prochain examen, à moins que tout semble indiquer que l'état du conteneur présente un risque manifeste pour la sécurité. La présente Annexe fournit des précisions destinées à permettre aux fonctionnaires autorisés d'évaluer l'intégrité des éléments vulnérables du point de vue de la structure et de les aider à décider si un conteneur peut continuer à être transporté en toute sécurité ou s'il devrait être immobilisé jusqu'à ce que des mesures correctives aient été prises. Il faut utiliser les critères indiqués pour décider s'il faut immobiliser immédiatement le conteneur mais non pour décider de la réparation ou de la mise en service dans le cadre d'un ACEP ou d'un programme d'examen périodiques en vertu de la Convention CSC.

2 Mesures de contrôle

Les fonctionnaires autorisés devraient tenir compte de ce qui suit:

- .1 un contrôle devrait être exercé sur les conteneurs qui présentent un risque manifeste pour la sécurité;
- .2 les conteneurs chargés présentant des dommages d'un degré égal ou supérieur aux critères ci-dessous sont considérés comme pouvant mettre une personne en danger. Le fonctionnaire autorisé devrait immobiliser ces conteneurs. Toutefois, il peut accepter que le conteneur continue d'être acheminé s'il va être transporté jusqu'à sa destination finale en restant sur le moyen de transport sur lequel il se trouve;
- .3 les conteneurs vides présentant des dommages d'un degré égal ou supérieur aux critères ci-dessous sont considérés comme pouvant mettre une personne en danger. Les conteneurs vides sont normalement repositionnés pour être réparés dans un dépôt choisi par le propriétaire à condition qu'ils puissent être déplacés en toute sécurité; cela peut supposer un déplacement

au niveau national ou international. Tout conteneur endommagé qui est repositionné devrait être manutentionné et transporté compte dûment tenu de la défaillance de structure qu'il présente;

- .4 les fonctionnaires autorisés devraient informer le propriétaire, le locataire à bail ou le dépositaire du conteneur, selon qu'il convient, chaque fois qu'un conteneur est placé sous contrôle;
- .5 les dispositions de la présente Annexe ne visent pas tous les types de conteneurs sous tous leurs aspects, ni toutes les défaillances ou combinaisons de défaillances possibles;
- .6 les dommages subis par un conteneur peuvent paraître graves sans pour autant poser un risque manifeste pour la sécurité. Certains dommages, comme la présence de trous, constituent une infraction aux règlements douaniers mais peuvent n'avoir aucune incidence sur la structure; et
- .7 les dommages graves peuvent être le résultat d'un choc important causé par une mauvaise manipulation du conteneur ou d'autres conteneurs ou par un déplacement important de la cargaison à l'intérieur du conteneur. Par conséquent, il faudrait prêter une attention spéciale aux signes de dommages récents dus à un choc.

3 Formation des fonctionnaires autorisés

La Partie contractante qui exerce le contrôle devrait veiller à ce que les fonctionnaires autorisés chargés d'effectuer les évaluations et d'appliquer les mesures de contrôle reçoivent la formation requise. Cette formation devrait comprendre un enseignement à la fois théorique et pratique.

4 Éléments vulnérables du point de vue de la structure et définition des défaillances graves de structure

- 4.1 Les éléments ci-après sont vulnérables du point de vue de la structure et il faudrait les examiner afin de voir s'ils présentent des défaillances graves.

Éléments vulnérables du point de vue de la structure	Défaillance grave de structure
Longerons supérieurs	Déformation locale d'un longeron de plus de 60 mm ou écartement, fissures ou déchirures dans le matériau du longeron d'une longueur supérieure à 45 mm. Note: Dans le cas de certains conteneurs-citernes, la conception des longerons supérieurs est telle qu'ils ne constituent pas un élément important du point de vue de la structure.
Longerons inférieurs	Déformation locale perpendiculaire à un longeron de plus de 100 mm ou écartement, fissures ou déchirures dans le matériau du longeron d'une longueur supérieure à 75 mm.
Traverses supérieures	Déformation locale d'une traverse supérieure de plus de 80 mm, ou fissures ou déchirures d'une longueur supérieure à 80 mm.
Traverses inférieures	Déformation locale d'une traverse inférieure de plus de 100 mm ou fissures ou déchirures d'une longueur supérieure à 100 mm.
Montants d'angle	Déformation locale du montant d'angle de plus de 50 mm ou fissures ou déchirures d'une longueur supérieure à 50 mm.
Pièces de coin et intermédiaires (équipements)	Pièces de coin manquantes, toute fissure ou déchirure des pièces, toute déformation des pièces empêchant l'engagement complet des dispositifs de levage ou d'assujettissement, toute déformation des pièces supérieure à 5 mm par rapport au plan d'origine, toute ouverture de plus de 66 mm de large, toute ouverture de plus de 127 mm de long, toute réduction de l'épaisseur de la tôle comportant l'ouverture supérieure qui rend cette épaisseur inférieure à 23 mm ou tout écartement de la soudure d'éléments contigus d'une longueur supérieure à 50 mm.
Structure inférieure	Pas plus de deux traverses adjacentes manquantes ou détachées des longerons inférieurs. Vingt pour cent (20 %) ou plus du nombre total de traverses manquent ou sont détachées. Note: Si la poursuite du déplacement est autorisée, il est indispensable d'empêcher la chute des traverses détachées.
Crémones de fermeture	Pas plus d'une crémone de fermeture intérieure ne fonctionnant pas. Note: Certains conteneurs sont conçus et agréés (comme il est indiqué sur la plaque d'agrément CSC) pour fonctionner avec une porte ouverte ou une porte enlevée.

- 4.2 Des dommages affectant à deux ou plusieurs reprises un même élément vulnérable du point de vue de la structure, même si chaque dommage est moins grave que l'un des dommages indiqués dans le tableau ci-dessus, pourraient avoir un effet équivalent ou supérieur à l'effet du seul dommage décrit dans le tableau. Dans de tels cas, le fonctionnaire chargé du contrôle peut immobiliser le conteneur et demander de nouvelles consignes à la Partie contractante.
- 4.3 Dans le cas des conteneurs-citernes, il faudrait examiner aussi la fixation du réservoir au cadre du conteneur pour voir si elle ne présenterait pas une défaillance grave de structure nettement visible comparable à celles qui sont indiquées dans le tableau. Si une telle défaillance est constatée sur l'une quelconque de ces fixations, le fonctionnaire chargé du contrôle devrait immobiliser le conteneur.
- 4.4 Dans le cas des conteneurs plates-formes à cadres d'extrémité repliables, le mécanisme de blocage du cadre d'extrémité et les axes de charnière sur lesquels pivote le cadre d'extrémité sont des éléments vulnérables du point de vue de la structure et il faudrait également les inspecter afin d'y déceler tout dommage.»

Anlage II

Bautechnische Sicherheitsvorschriften und Prüfungen

Prüflasten und Prüfverfahren

- 5 Hinter Abschnitt 7 wird der folgende neue Abschnitt 8 angefügt:

„8 Verwendung nach Entfernung einer Tür

- 1 Container, bei denen eine Tür entfernt wurde, haben eine signifikant verringerte Querverwindungsfähigkeit und möglicherweise eine geringere Stapelfestigkeit. Wenn bei einem Container im Einsatz eine Tür entfernt wird, gilt dies als Veränderung des Containers. Container müssen für den Einsatz mit einer entfernten Tür zugelassen sein. Eine solche Zulassung sollte sich auf die nachstehend aufgeführten Prüfungsergebnisse stützen.
- 2 Nach erfolgreichem Abschluss der Stapelprüfung kann der Container entsprechend der zulässigen aufgelegten Stapelmasse klassifiziert werden, die auf dem Sicherheits-Zulassungsschild unmittelbar unter der Zeile 5 anzugeben ist: **Zulässige Stapelmasse bei 1,8 g (... kg ... lbs) nach Entfernung einer Tür.**
- 3 Nach erfolgreichem Abschluss der Querverwindungsprüfung ist die Querverwindungsbelastung auf dem Sicherheits-Zulassungsschild unmittelbar unter der Zeile 6 anzugeben: **Querverwindungsbelastung (... kg und ... lbs) nach Entfernung einer Tür.**

Prüflasten und aufgebrachte Kräfte	Prüfverfahren
------------------------------------	---------------

Stapelung

Innenbelastung:

Eine gleichmäßig verteilte Last, die so aufgebracht wird, dass die Masse des Containers und die Prüflast zusammengekommen 1,8 R entsprechen.

Es sind die in Abschnitt 2 (**Stapelung**) beschriebenen Prüfverfahren anzuwenden.

Von außen wirkende Kräfte:

Derart, dass jeder der vier Eckbeschläge einer senkrecht nach unten wirkenden Kraft ausgesetzt ist, die 0,25mal 1,8mal der zulässigen aufgelegten statischen Stapelmasse entspricht.

Querverwindung

Innenbelastung:

Keine.

Es sind die in Abschnitt 4 (**Querverwindung**) beschriebenen Prüfverfahren anzuwenden.

Von außen wirkende Kräfte:

Derart, dass eine Verwindung der Endrahmen des Containers in seitlicher Richtung erfolgt. Die Kräfte sind gleich den Kräften, für die der Container gebaut wurde.“

- 6 Hinter Anlage II wird folgende neue Anlage III angefügt:

„Anlage III

Kontrolle und Überprüfung

1 Einleitung

Artikel VI des Übereinkommens bezieht sich auf die Kontrollmaßnahmen, die von den Vertragsparteien getroffen werden können. Diese Kontrolle soll auf die Überprüfung beschränkt werden, ob der Container ein gültiges Sicherheits-Zulassungsschild und die Angabe über ein genehmigtes Programm der laufenden Überprüfung (ACEP) oder die gültige Angabe des Datums der nächsten Überprüfung (NED) trägt, es sei denn, dass wichtige Gründe für die Annahme sprechen, dass der Zustand des Containers eine offensichtliche Gefährdung der Sicherheit darstellt. Diese Anlage enthält genaue Angaben, die es den ermächtigten Beamten ermöglichen sollen, die Unversehrtheit strukturell empfindlicher Bauteile von Containern zu beurteilen, und sie bei der Entscheidung unterstützen sollen, ob ein Container weiterhin sicher zur Beförderung verwendet werden kann oder festgehalten werden soll, bis Abhilfemaßnahmen getroffen worden sind. Die angegebenen Kriterien sollen für die Entscheidung über die sofortige Außerbetriebnahme eines Containers verwendet werden und nicht als Kriterien für die Instandsetzung oder die Einsatzfähigkeit in einem genehmigten Programm der laufenden Überprüfung oder einem Programm für die regelmäßige Überprüfung nach dem CSC-Übereinkommen.

2 Kontrollmaßnahmen

Die ermächtigten Beamten sollen Folgendes beachten:

- 1 Die Kontrolle soll an den Containern durchgeführt werden, deren Zustand eine offensichtliche Gefährdung der Sicherheit darstellt.
- 2 Bei beladenen Containern, die Schäden aufweisen, die den unten genannten Kriterien entsprechen oder darüber hinausgehen, wird davon ausgegangen, dass sie eine Gefahr für Personen darstellen. Der ermächtigte Beamte soll diese Container festhalten. Allerdings kann der ermächtigte Beamte die Weiterbeförderung des Containers gestatten, wenn er zu seinem endgültigen Bestimmungsort befördert werden soll, ohne dass er von seinem Beförderungsmittel gehoben wird.

- .3 Bei leeren Containern, die Schäden aufweisen, die den unten genannten Kriterien entsprechen oder darüber hinausgehen, wird ebenfalls davon ausgegangen, dass sie eine Gefahr für Personen darstellen. Leere Container werden normalerweise zur Instandsetzung in einem vom Eigentümer ausgewählten Lager abgestellt, sofern sie sicher dorthin befördert werden können; dies kann entweder im Inland oder im grenzüberschreitenden Verkehr geschehen. Bei der Handhabung und der Beförderung eines beschädigten, abzustellenden Containers sind die strukturellen Mängel zu berücksichtigen.
- .4 Die ermächtigten Beamten sollen den Eigentümer, Mieter bzw. Verwahrer des Containers benachrichtigen, wenn ein Container kontrolliert wird.
- .5 Die Vorschriften dieser Anlage sind nicht für alle Containertypen oder möglichen Mängel oder die Kombination mehrerer Mängel erschöpfend.
- .6 Ein Container kann anscheinend schwer beschädigt sein, ohne dass dadurch eine offensichtliche Gefährdung der Sicherheit entsteht. Eine Beschädigung (z. B. in Form von Löchern) kann zwar einen Verstoß gegen Zollvorschriften darstellen, aber für die Statik nicht von Bedeutung sein.
- .7 Eine größere Beschädigung kann durch starke Stöße infolge einer falschen Handhabung des Containers oder anderer Container oder durch die starke Bewegung der Ladung im Container entstehen. Daher soll besonders auf Spuren von Beschädigungen geachtet werden, die in der letzten Zeit durch Stöße entstanden sind.

3 Schulung der ermächtigten Beamten

Die Vertragspartei, die die Kontrolle ausübt, soll sicherstellen, dass die ermächtigten Beamten, die mit der Durchführung dieser Bewertungen und Kontrollmaßnahmen beauftragt sind, die erforderliche Schulung erhalten. Bei dieser Schulung sollen sowohl theoretischer als auch praktischer Unterricht erteilt werden.

4 Strukturell empfindliche Bauteile und Beschreibung ihrer schwerwiegenden strukturellen Mängel

4.1 Folgende Bauteile sind strukturell empfindlich und sollen auf schwerwiegende Mängel untersucht werden:

Strukturell empfindliches Bauteil	Schwerwiegender struktureller Mangel
oberer Längsträger	Örtliche Verformung des Trägers von mehr als 60 mm oder Ablösung, Brüche oder Risse im Trägermaterial von mehr als 45 mm Länge. Anmerkung: Bei einigen Bauarten von Tankcontainern ist der obere Träger kein strukturell empfindliches Bauteil.
unterer Längsträger	Örtliche Verformung senkrecht zum Träger von mehr als 100 mm oder Ablösung, Brüche oder Risse im Trägermaterial von mehr als 75 mm Länge.
oberer Querträger	Örtliche Verformung des oberen Querträgers von mehr als 80 mm oder Brüche oder Risse von mehr als 80 mm Länge.
unterer Querträger	Örtliche Verformung des unteren Querträgers von mehr als 100 mm oder Brüche oder Risse von mehr als 100 mm Länge.
Eckpfosten	Örtliche Verformung des Pfostens von mehr als 50 mm oder Risse oder Brüche von mehr als 50 mm Länge.
Eck- und Zwischenbeschläge	Fehlende Eckbeschläge, durchgehende Brüche oder Risse im Beschlag, Verformungen des Beschlags, die ein vollständiges Einrasten der Sicherungs- oder Hebebeschläge verhindern, Verformungen des Beschlags von mehr als 5 mm gegenüber seiner ursprünglichen Ebene, Öffnungen mit einer Breite von mehr als 66 mm, Öffnungen mit einer Länge von mehr als 127 mm, eine Verringerung der Dicke der Platte, in der die obere Öffnung liegt, auf weniger als 23 mm oder Lösung der Schweißverbindung von benachbarten Bauteilen auf einer Länge von mehr als 50 mm.
Unterbau	Zwei oder mehr benachbarte Querträger fehlen oder haben sich von den unteren Längsträgern gelöst. 20 % (oder mehr) der Gesamtzahl der Querträger fehlen oder haben sich gelöst. Anmerkung: Wenn die Weiterbeförderung gestattet wird, muss auf jeden Fall sichergestellt werden, dass lose Querträger nicht abfallen.
Verriegelungsstangen	Eine oder mehr innere Verriegelungsstangen sind nicht funktionsfähig. Anmerkung: Einige Container sind so gebaut, dass sie verwendet werden können, wenn eine Tür geöffnet oder entfernt ist; sie sind für diese Verwendung zugelassen, wenn sie auf dem CSC-Schild angegeben ist.

- 4.2 Die Auswirkung von zwei oder mehr Beschädigungen bei demselben strukturell empfindlichen Bauteil könnte, selbst wenn jede geringer als die in der oben stehenden Tabelle angegebene ist, gleich oder größer als die Auswirkung des in der Tabelle beschriebenen Einzelschadens sein. In diesem Fall kann der ermächtigte Beamte den Container festhalten und sich wegen weiterer Anweisungen an die Vertragspartei wenden.
- 4.3 Bei Tankcontainern soll die Befestigung des Tankkörpers am Containerrahmen ebenfalls auf leicht sichtbare schwerwiegende strukturelle Mängel untersucht werden, die mit den in der Tabelle jeweils angegebenen vergleichbar sind. Falls bei einer dieser Befestigungseinrichtungen solch ein schwerwiegender struktureller Mangel festgestellt wird, soll der kontrollierende Beamte den Container festhalten.
- 4.4 Bei Plattformcontainern mit klappbaren Endrahmen sind der Verriegelungsmechanismus des Endrahmens und die Gelenkbolzen, um die der Endrahmen geschwenkt wird, strukturell empfindlich; sie sollen ebenfalls auf Schäden untersucht werden.“

Denkschrift

1. Allgemeines

Das Internationale Übereinkommen vom 2. Dezember 1972 über sichere Container (CSC) enthält Vorschriften über die Zulassung und Instandhaltung, Prüfung und Besichtigung von alten und neuen (stapelbaren) Containern, die für eine internationale Beförderung verwendet werden. Davon ausgenommen sind besonders für den Luftverkehr entwickelte Container.

Nach Artikel X des CSC kann jede Vertragspartei eine oder mehrere Änderungen dieses Übereinkommens vorschlagen, die von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) geprüft werden. Wird der Änderungsvorschlag im Schiffssicherheitsausschuss (MSC) angenommen, übermittelt der Generalsekretär die Änderungen den Vertragsparteien zur Annahme. Es obliegt sodann den anderen Vertragsparteien des CSC, innerhalb einer vom Schiffssicherheitsausschuss festgelegten Frist zu entscheiden, ob sie diese Änderungen akzeptieren oder hiergegen Einspruch einlegen. Der hier in Rede stehende Vorschlag enthält Änderungen der Anlagen I und II sowie die Einführung einer neuen Anlage III in das CSC.

Diese wurden durch Entschließung MSC.310(88) des Schiffssicherheitsausschusses (MSC) vom 3. Dezember 2010 angenommen und den Vertragsparteien bekannt gegeben. Einsprüche von Vertragsparteien gegen die beschlossenen Änderungen entsprechend Artikel X Absatz 3 des Übereinkommens sind bis zu der in der Entschließung MSC.310(88) genannten Frist (1. Juli 2011) nicht erhoben worden. Die Änderungen sind daher zum 1. Januar 2012 völkerrechtlich in Kraft getreten.

Die Änderungen der Anlagen I und II sowie die Regelungen der neuen Anlage III des CSC sind nun innerstaatlich in Kraft zu setzen.

Zusätzlich wird das Verfahren zum Anlass genommen, über zehn Jahre nach Einführung des Euro die Gebührentatbestände in der Anlage zur Kostenordnung für Maßnahmen nach dem Gesetz zu dem Übereinkommen vom 2. Dezember 1972 über sichere Container, die noch in DM aufgeführt sind, auf Euro umzustellen und die Berlin-Klausel in der Kostenordnung aufzuheben.

2. Besonderes

Die durch Entschließung MSC.310(88) des Schiffssicherheitsausschusses (MSC) vom 3. Dezember 2010 angenommen Änderungen beziehen sich auf die Anlagen I

und II des CSC. Zusätzlich wird dem CSC eine neue Anlage III angefügt.

Zur Änderung der Anlage I Kapitel I des CSC

Änderung der Anlage I Kapitel I Regel 1

Durch die Änderung wird für Container, die begrenzt stapel- oder verwindungsfähig sind, eine besondere Kennzeichnung vorgeschrieben, die in der Norm ISO 6346 näher ausgeführt ist.

Änderung der Anlage I Kapitel I Regel 2

Die Änderung dient der Konkretisierung der Bestimmungen des Artikels IV Absatz 4 und 5 des Übereinkommens. Zukünftig sollen genehmigte Programme der laufenden Überprüfung durch die zuständige Behörde alle zehn Jahre überprüft werden. Diese Überprüfung dient dazu nachzuvollziehen, ob das Programm weiterhin durchführbar ist. Sollte dies nicht der Fall sein, kann die Behörde die Genehmigung wieder zurücknehmen. Des Weiteren ist vorgesehen, dass Informationen über genehmigte Programme öffentlich zugänglich gemacht werden.

Änderung der Anlage I Anhang

Die Änderung legt fest, dass zusätzliche Angaben für die verringerte Stapellast auf dem Sicherheits-Zulassungsschild anzugeben sind, wenn es sich um einen Container handelt, der auch mit einer entfernten Tür betrieben werden darf.

Zur Änderung der Anlage II des CSC

Die Änderung betrifft die Anforderungen an die bautechnische Auslegung der Container. Es werden Prüfanforderungen bezüglich der Stapellastprüfung für Container mit entfernter Tür formuliert.

Zur Anlage III des CSC

Die neue Anlage III dient der Konkretisierung des Artikels VI Absatz 2 des Übereinkommens und legt Kriterien für ein einheitliches Vorgehen der Behörden bei der Überwachung der Einhaltung der Vorschriften des CSC fest. Sie enthält Angaben, die es den Kontrollbehörden ermöglichen sollen, zu erkennen, ob ein Container weiterhin sicher zur Beförderung verwendet werden kann.