

ANEXO

**EMENDAS À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA CONTÊINERES
SEGUROS, 1972, COMO EMENDADA****ANEXO I
REGRAS PARA TESTES, INSPEÇÃO, APROVAÇÃO E MANUTENÇÃO DE CONTÊINERES****Capítulo I
Regras comuns a todos os sistemas de aprovação****Regra 1 – Placa de Aprovação de Segurança**

1 Uma nova frase é adicionada no final do parágrafo 3 como segue:

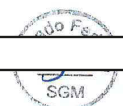
"Onde os valores de empilhamento ou sustentação são menores que 192.000 kg ou 150 kN, respectivamente, o contêiner deverá ser considerado como de capacidade limitada para empilhamento ou sustentação e deverá ser distintamente marcado, como requerido pelas normas pertinentes.

Regra 2 – Manutenção e exame

2 Após o parágrafo 3 existente, novos parágrafos 4 e 5 são adicionados como segue e o parágrafo 4 existente é renumerado como parágrafo 6:

"4 Como um mínimo, programas aprovados devem ser revistos a cada dez anos para assegurar a sua continuada viabilidade. A fim de assegurar a uniformidade por todos os envolvidos na inspeção de contêineres e sua segurança operacional em curso, a Parte Contratante interessada deverá assegurar que os seguintes elementos são cobertos em cada programa periódico prescrito ou programa de exame contínuo aprovado:

- .1 métodos, escopo e critérios a serem usados durante os exames;
- .2 frequência de exames;
- .3 qualificações do pessoal para executar os exames;
- .4 sistema de guarda de registros e documentos que irão coletar:
 - .1 o número de série singular do proprietário para o contêiner;
 - .2 a data de realização do exame;
 - .3 identificação da pessoa competente que realizou o exame;
 - .4 o nome e a localização da organização onde o exame foi realizado;



- .5 os resultados do exame; e
- .6 no caso de um Esquema de Exame Periódico (PES), a Próxima Data de Exame (NED);
- .5 um sistema para registrar e atualizar os números de identificação de todos os contêineres cobertos pelo esquema adequado de exame;
- .6 métodos e sistemas para critérios de manutenção que cubram as características de projeto dos contêineres específicos;
- .7 disposições para manter contêineres alugados, se diferentes daquelas usadas para contêineres próprios; e
- .8 condições e procedimentos para adicionar contêineres a um programa já aprovado.

5 A Parte Contratante deverá realizar auditorias periódicas de programas aprovados para assegurar a conformidade com as disposições aprovadas pela Parte Contratante. A Parte Contratante deverá retirar qualquer aprovação quando as condições de aprovação não mais são cumpridas."

3 Após o parágrafo renumerado 6, um novo parágrafo 7 é inserido como segue:

"7 As Administrações deverão fazer as informações sobre Programas de Exame Contínuo aprovados publicamente disponíveis."

APÊNDICE

4 Após o parágrafo 9 existente, os novos parágrafos 10 e 11 são inseridos como segue:

"10 Capacidade de empilhamento com uma porta fora a ser indicada na placa somente se o contêiner é aprovado para operação com uma porta fora. A marcação deverá mostrar: MASSA DE EMPILHAMENTO ADMISSÍVEL UMA PORTA FORA PARA 1,8 g (... kg ... lbs). Essa marcação deverá ser exibida junto do valor do teste de sustentação (ver linha 5).

11 Capacidade de sustentação com uma porta fora a ser indicada na placa somente se o contêiner é aprovado para operação com uma porta fora. A marcação deverá mostrar: VALOR DA CARGA DE TESTE DE SUSTENTAÇÃO UMA PORTA FORA (... kg ... lbs). Essa marcação deverá ser exibida junto do valor do teste de empilhamento (ver linha 6)."



ANEXO II

REQUISITOS DE SEGURANÇA ESTRUTURAL E TESTES

Cargas de teste e procedimentos de teste

5 Após a seção 7 existente, uma nova seção 8 é inserida como segue:

"8 OPERAÇÃO COM UMA PORTA FORA

1 Contêineres com uma porta removida têm uma redução significativa em sua capacidade de suportar cargas de sustentação e, potencialmente, uma redução na resistência ao empilhamento. A remoção de uma porta em um contêiner em operação é considerada uma modificação do contêiner. Contêineres devem ser aprovados para operação com uma porta fora. Tal aprovação deve ser baseada em resultados de testes conforme disposto abaixo.

2 Ao completar com sucesso o teste de empilhamento o contêiner pode ser classificado para a massa de empilhamento superposta admissível, a qual deve ser indicada na Placa de Aprovação de Segurança imediatamente abaixo da linha 5: MASSA DE EMPILHAMENTO ADMISSÍVEL PARA 1,8 g (kg e lbs) UMA PORTA FORA

3 Ao completar com sucesso o teste de sustentação, a carga do teste de sustentação deve ser indicada na Placa de Aprovação de Segurança imediatamente abaixo da linha 6: VALOR DA CARGA DE TESTE DE SUSTENTAÇÃO (kg e lbs) UMA PORTA FORA

CARGAS DE TESTE E FORÇAS APLICADAS

PROCEDIMENTOS DE TESTE

Empilhamento**Carregamento interno:**

Uma carga uniformemente distribuída tal que a massa combinada do contêiner e carga de teste seja igual a 1,8R.

Os procedimentos de teste devem ser como disposto em
2 EMPILHAMENTO

Forças aplicadas externamente:

De forma a sujeitar cada um dos quatro acessórios de cantos a uma força vertical para baixo igual a 0,25 x 1,8 x a massa superposta admissível de empilhamento estático.

Sustentação transversal**Carregamento interno:**

Nenhum.

Os procedimentos de teste devem ser como disposto em **4**
SUSTENTAÇÃO TRANSVERSAL

Forças aplicadas externamente:

De forma a sustentar as estruturas dos extremos do contêiner lateralmente. As forças deverão ser iguais àquelas para as quais o contêiner foi projetado."



- 6 Após o anexo II existente, um novo anexo III é inserido como segue:

"ANEXO III

CONTROLE E VERIFICAÇÃO

1 Introdução

O artigo VI da Convenção se refere às medidas de controle que podem ser tomadas pelas Partes Contratantes. Tal controle deve ser limitado a comprovar que o contêiner leva uma Placa de Aprovação de Segurança válida, e um programa aprovado de exame contínuo (ACEP) ou uma marca da Data de Próximo Exame (NED) válida, a menos que haja evidência significativa para crer que a condição do contêiner é tal que possa criar um óbvio risco à segurança. Este Anexo prevê orientação específica para possibilitar funcionários autorizados avaliarem a integridade de componentes estruturalmente sensíveis de contêineres e ajudá-los a decidir se um contêiner é seguro para continuar no transporte ou se ele deve ser interditado até uma medida remediadora ser tomada. Os critérios dados devem ser usados para fazer determinações de imediata retirada de serviço, e não devem ser usados como critérios de reparo ou de serviço sob um CSC-ACEP ou um esquema de exame periódico.

2 Medidas de controle

Funcionários autorizados devem considerar o seguinte:

- .1 deve ser exercido controle sobre os contêineres que criem um óbvio risco à segurança;
- .2 contêineres carregados e com danos iguais ou superiores aos critérios dispostos abaixo são supostos constituir perigo a uma pessoa. O funcionário autorizado deve interditar esses contêineres. Entretanto, o funcionário autorizado pode permitir o prosseguimento da movimentação do contêiner, se ele deve ser movido para o seu destino final sem ser içado do seu atual meio de transporte;
- .3 contêineres vazios com danos iguais ou superiores aos critérios dispostos abaixo são também supostos constituir perigo a uma pessoa. Contêineres vazios são tipicamente reposicionados para reparo num depósito selecionado pelo proprietário desde que possam ser movimentados com segurança; isto pode envolver uma movimentação doméstica ou internacional. Qualquer contêiner danificado sendo reposicionado deve ser manuseado e transportado com a devida atenção à sua deficiência estrutural;
- .4 funcionários autorizados devem notificar o proprietário do contêiner, locatário ou afiançado, conforme adequado, sempre que um contêiner é colocado sob controle;
- .5 as disposições lançadas neste Anexo não são exaustivas para todos os tipos de contêineres ou todas as deficiências ou combinações de deficiências possíveis;
- .6 danos a um contêiner podem parecer sérios sem criar um óbvio risco à segurança. Alguns danos tais como furos podem infringir requisitos alfandegários mas podem não ser estruturalmente significativos; e



- .7 sérios danos podem ser o resultado de um impacto significativo o qual poderia ser causado por manuseio inadequado do contêiner ou outros contêineres, ou movimento significativo da carga dentro do contêiner. Portanto, especial atenção deve ser dada a sinais de danos por impacto recente.

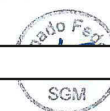
3 Treinamento de funcionários autorizados

A Parte Contratante exercendo o controle deve assegurar que funcionários autorizados designados para realizar essas avaliações e medidas de controle recebam o necessário treinamento. Esse treinamento deve envolver tanto instrução teórica como prática.

4 Componentes estruturalmente sensíveis e definição de deficiências estruturais sérias em cada um

4.1 Os seguintes componentes são estruturalmente sensíveis e devem ser examinados quanto a deficiências sérias:

Componente estruturalment e sensível	Deficiência estrutural séria
Trilho superior	Deformação local no trilho acima de 60 mm ou separação ou trincas ou rasgamento no material do trilho acima de 45 mm em comprimento. Nota: Em alguns projetos de contêineres-tanque o trilho superior não é um componente estrutural significativo.
Trilho do fundo	Deformação local perpendicular ao trilho acima de 100 mm ou separação ou trincas ou rasgamento no material do trilho acima de 75 mm em comprimento.
Travessão	Deformação local do travessão acima de 80 mm ou trincas ou rasgamento acima de 80 mm em comprimento.
Soleira	Deformação local da soleira acima de 100 mm ou trincas ou rasgamento acima de 100 mm em comprimento.
Colunas de canto	Deformação local da coluna acima de 50 mm ou trincas ou rasgamento acima de 50 mm em comprimento.
Acessórios de canto e intermediários (Fundidos)	Acessórios de canto faltando, quaisquer trincas ou rasgamento integrais no acessório, qualquer deformação do acessório que impeça a completa conexão de acessórios de sujeição ou içamento, qualquer deformação do acessório além de 5 mm de seu plano original, qualquer largura de abertura maior que 66 mm, qualquer comprimento de abertura maior que 127 mm, qualquer redução na espessura da chapa contendo a abertura do topo que a torne menor que 23 mm de espessura ou qualquer separação na solda de componentes unidos com mais de 50 mm de comprimento.
Estrutura de baixo	Dois ou mais membros cruzados adjacentes faltando ou destacados dos trilhos do fundo. Vinte por cento (20%) ou mais do número total de membros cruzados faltando ou destacados. Nota: Se o prosseguimento do transporte é permitido, é essencial que membros cruzados destacados sejam impedidos de cair soltos.
Barras de travamento	Uma ou mais barra de travamento interno não funciona. Nota: Alguns contêineres são projetados e aprovados (e assim registrado na Placa CSC) para operar com uma porta aberta ou removida.



4.2 O efeito de dois ou mais incidentes com danos no mesmo componente estruturalmente sensível, mesmo que cada um seja menor que na tabela acima, poderia ser igual ou maior que o efeito do dano único anotado na tabela. Em tais circunstâncias, o funcionário autorizado pode interditar o contêiner e buscar orientação adicional da Parte Contratante.

4.3 Para contêineres-tanque, a fixação da carcaça à moldura do contêiner deve também ser examinada quanto a qualquer deficiência estrutural séria prontamente visível comparável com a especificada na tabela. Se qualquer tal deficiência estrutural séria é achada em qualquer dessas fixações, o funcionário no controle deve interditar o contêiner.

4.4 Para contêineres de plataforma com molduras de extremidade dobráveis, o mecanismo de travamento da moldura de extremidade e os pinos de dobradiças em torno dos quais a moldura de extremidade gira são estruturalmente sensíveis e devem também ser inspecionados quanto a danos."

