

**РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.355(92)**  
**(принята 21 июня 2013 года)**

**ПОПРАВКИ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО  
БЕЗОПАСНЫМ КОНТЕЙНЕРАМ (КБК) 1972 ГОДА**

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,

ССЫЛАЯСЬ на статью 28 b) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Комитета,

ОТМЕЧАЯ статью X Международной конвенции по безопасным контейнерам 1972 года (далее именуемой «Конвенция»), касающуюся особой процедуры внесения поправок в Приложения к Конвенции,

РАССМОТРЕВ на своей девяносто второй сессии предложенные поправки к Конвенции в соответствии с процедурой, изложенной в пунктах 1 и 2 статьи X Конвенции,

1. ОДОБРЯЕТ поправки к Приложениям к Конвенции, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;

2. ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии с пунктом 3 статьи X Конвенции, что упомянутые поправки вступают в силу 1 июля 2014 года, если до 1 января 2014 года пять или более Договаривающихся сторон не уведомят Генерального секретаря о своих возражениях против поправок;

3. ПРОСИТ Генерального секретаря в соответствии с пунктом 2 статьи X Конвенции направить заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении, всем Договаривающимся сторонам для принятия;

4. ТАКЖЕ ПРОСИТ Генерального секретаря информировать все Договаривающиеся стороны и членов Организации о любой просьбе и сообщении согласно статье X Конвенции и о дате вступления поправок в силу.

ПРИЛОЖЕНИЕ

**ПОПРАВКИ К  
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО БЕЗОПАСНЫМ КОНТЕЙНЕРАМ (КБК)  
1972 ГОДА**

**ПРИЛОЖЕНИЕ I  
ПРАВИЛА ИСПЫТАНИЯ, ОСМОТРА, ДОПУЩЕНИЯ И  
СОДЕРЖАНИЯ КОНТЕЙНЕРОВ**

**Глава I  
Общие правила для всех систем допущения**

- 1 После заглавия главы I включается следующий текст:

**«Общие положения**

Для цели настоящего Приложения применяются следующие определения:

Буква *g* означает стандартное ускорение свободного падения; *g* равно 9,8 м/с<sup>2</sup>.

Слово «*нагрузка*» при использовании для описания физического количества, которое может быть выражено через единицы измерения, означает массу.

*Максимальная эксплуатационная масса брутто* или *Разряд* или *R* означает максимальную допустимую сумму массы контейнера и его груза. Буква *R* выражена в единицах массы. Если Приложения основаны на гравитационных силах, полученных на основе этого значения, эта сила, которая является инерционной силой, указывается как *Rg*.

*Максимальная допустимая полезная нагрузка* или *P* означает разность между максимальной эксплуатационной массой брутто или разрядом и весом тары. Буква *P* выражается в единицах массы. Если Приложения основаны на гравитационных силах, полученных на основе этого значения, эта сила, которая является инерционной силой, указывается как *Pg*.

*Вес тары* означает массу порожнего контейнера, включая постоянно закрепленное вспомогательное оборудование».

**Правило 1 – Табличка о допущении по условиям безопасности**

- 2 Подпункт 1 b) изменяется следующим образом:

«b) На каждом контейнере маркировка максимальной эксплуатационной массы брутто должна соответствовать информации о максимальной эксплуатационной массе брутто, содержащейся на табличке о допущении по условиям безопасности»;

- 3 Подпункт 2 а) изменяется следующим образом:

«а) Табличка содержит следующую информацию по крайней мере на английском или французском языке:

**«ДОПУЩЕНИЕ ПО УСЛОВИЯМ БЕЗОПАСНОСТИ КБК»  
Страна, предоставившая допущение, и номер допущения**

Дата (год и месяц) изготовления  
Идентификационный номер контейнера, присвоенный заводом-изготовителем, или, для существующих контейнеров, у которых этот номер неизвестен, номер, присвоенный Администрацией  
Максимальная эксплуатационная масса брутто (кг и фунты)  
Допустимая нагрузка при штабелировании при 1,8 (кг и фунты)  
Сила при испытании конструкции на жесткость в поперечном направлении (Ньютоны)»;

- 4 В конце пункта 3 знак «.» удаляется и добавляется следующий текст:

«во время их следующего запланированного осмотра или до этого осмотра или до любой другой даты, одобренной Администрацией, при условии что она наступит не позднее 1 июля 2015 года».

- 5 После существующего пункта 4 добавляется следующий новый пункт 5:

«5 На контейнере, изготовление которого было завершено до 1 июля 2014 года, может сохраниться табличка о допущении по условиям безопасности, разрешенная Конвенцией до этой даты, при условии что с контейнером не было произведено никаких конструктивных изменений».

#### Глава IV

#### Правила допущения существующих контейнеров и новых контейнеров, не допущенных при изготовлении

##### Правило 9 – Допущение существующих контейнеров

- 6 Подпункты 1 с) и 1 е) изменяются следующим образом:

«с) максимальная эксплуатационная масса брутто»;

«е) допустимая нагрузка при штабелировании при 1,8 g (кг и фунты); и»

##### Правило 10 – Допущение новых контейнеров, не допущенных при изготовлении

- 7 Подпункты с) и е) изменяются следующим образом:

«с) максимальная эксплуатационная масса брутто»;

«е) допустимая нагрузка при штабелировании при 1,8 g (кг и фунты); и»

#### Добавление

- 8 Четвертая, пятая и шестая строки образца таблички о допущении по условиям безопасности, содержащегося в Добавлении, изменяются следующим образом:

«МАКСИМАЛЬНАЯ ЭКСПЛУАТАЦИОННАЯ МАССА БРУТТО .....кг .....фунты  
ДОПУСТИМАЯ НАГРУЗКА ПРИ ШТАБЕЛИРОВАНИИ ПРИ 1.8 g ..... кг..... фунты  
СИЛА ПРИ ИСПЫТАНИИ КОНСТРУКЦИИ НА ЖЕСТКОСТЬ В ПОПЕРЕЧНОМ  
НАПРАВЛЕНИИ ..... Ньютоны»

- 9 Пункты 4–8 Добавления изменяются следующим образом:
- «4 Максимальная эксплуатационная масса брутто (кг и фунты).
  - 5 Допустимая нагрузка при штабелировании при 1,8 g (кг и фунты).
  - 6 Сила при испытании конструкции на жесткость в поперечном направлении (Ньютоны).
  - 7 Прочность торцовой стенки указывается на табличке только в том случае, если торцовые стенки рассчитаны на силу, составляющую менее или более 0,4 гравитационной силы, соответствующей максимально допустимой полезной нагрузке, т.е.  $0,4Pg$ .
  - 8 Прочность боковой стенки указывается на табличке только в том случае, если боковые стенки рассчитаны на силу, составляющую менее или более 0,6 гравитационной силы, соответствующей максимально допустимой полезной нагрузке, т.е.  $0,6Pg$ ».
- 10 Существующие пункты 10 и 11 заменяются следующим:
- «10 Прочность при штабелировании при одной снятой двери указывается на табличке только в том случае, если контейнер имеет одобрение на эксплуатацию при одной снятой двери. На маркировке должно быть указано: **ДОПУСТИМАЯ НАГРУЗКА ПРИ ШТАБЕЛИРОВАНИИ ПРИ ОДНОЙ СНЯТОЙ ДВЕРИ ПРИ 1,8 g (... кг ... фунты)**. Эта маркировка должна располагаться непосредственно рядом с нагрузкой при испытании на штабелирование (см. строку 5).
- 11 Жесткость конструкции при одной снятой двери указывается на табличке только в том случае, если контейнер имеет допущение на эксплуатацию при одной снятой двери. На маркировке должно быть указано: **СИЛА ПРИ ИСПЫТАНИИ КОНСТРУКЦИИ НА ЖЕСТКОСТЬ В ПОПЕРЕЧНОМ НАПРАВЛЕНИИ ПРИ ОДНОЙ СНЯТОЙ ДВЕРИ (... Ньютоны)**. Эта маркировка должна располагаться непосредственно рядом с величиной прочности при испытании на жесткость конструкции (см. строку 6)».

## ПРИЛОЖЕНИЕ II

### КОНСТРУКТИВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ И ИСПЫТАНИЯ

- 11 После заглавия ПРИЛОЖЕНИЯ II включается следующий текст:

#### «Общие положения

Для цели настоящего Приложения применяются следующие определения:

Буква *g* означает стандартное ускорение свободного падения; *g* равно  $9,8 \text{ м/с}^2$ .

Слово «нагрузка» при использовании для описания физического количества, которое может быть выражено через единицы измерения, означает массу.

*Максимальная эксплуатационная масса брутто* или *Разряд* или *R* означает максимальную допустимую сумму массы контейнера и его груза. Буква *R* выражена в единицах массы. Если Приложения основаны на гравитационных силах, полученных на основе этого значения, эта сила, которая является инерционной силой, указывается как  $Rg$ .

*Максимальная допустимая полезная нагрузка или  $P$*  означает разность между максимальной эксплуатационной массой брутто или разрядом и весом тары. Буква  $P$  выражается в единицах массы. Если Приложения основаны на гравитационных силах, полученных на основе этого значения, эта сила, которая является инерционной силой, указывается как  $Pg$ .

*Вес тары* означает массу порожнего контейнера, включая постоянно закрепленное вспомогательное оборудование».

12 Первое предложения Введения к Приложению II (Конструктивные требования безопасности и испытания) изменяется следующим образом:

«При установлении требований, содержащихся в настоящем Приложении, имеется в виду, что на всех стадиях обработки контейнеров силы, возникающие в результате перемещения, размещения, штабелирования и гравитационного воздействия на груженный контейнер, а также внешние силы не будут превышать нагрузок, на которые рассчитан данный контейнер».

13 В разделе 1 (Подъем), подраздел 1(A) (Подъем за угловые фитинги), текст, касающийся испытательных нагрузок и прилагаемых сил, изменяется следующим образом:

#### «ИСПЫТАТЕЛЬНАЯ НАГРУЗКА И ПРИЛАГАЕМЫЕ СИЛЫ

##### **Внутренняя нагрузка:**

Равномерно распределенная нагрузка, при которой сумма масс контейнера и испытательной нагрузки составляет  $2R$ . В случае контейнера-цистерны, когда испытательная нагрузка, обусловленная внутренней нагрузкой и массой тары, составляет менее  $2R$ , к контейнеру должна быть приложена дополнительная нагрузка, распределенная по всей длине цистерны.

##### **Внешние силы, прилагаемые к контейнеру:**

Силы, позволяющие поднять сумму масс, равную  $2R$ , предписанным способом (в колонке МЕТОДЫ ИСПЫТАНИЯ)».

14 В разделе 1 (Подъем) подраздел 1(B) (Подъем любыми другими дополнительными методами) заменяется следующим:

#### «ИСПЫТАТЕЛЬНАЯ НАГРУЗКА И ПРИЛАГАЕМЫЕ СИЛЫ

#### МЕТОДЫ ИСПЫТАНИЯ

##### **Внутренняя нагрузка:**

Равномерно распределенная нагрузка, при которой сумма масс контейнера и испытательной нагрузки составляет  $1,25R$ .

##### **Внешние силы, прилагаемые к контейнеру:**

Силы, позволяющие поднять сумму масс, равную  $1,25R$ , предписанным способом (в колонке МЕТОДЫ ИСПЫТАНИЯ).

##### i) *Подъем за проемы для вилочных захватов:*

Контейнер размещается на стержнях, которые находятся в одной горизонтальной плоскости, причем в каждом проеме для вилочного захвата, который используется для подъема груженого контейнера, центрируется один стержень. Стержни должны иметь ширину, равную ширине вилок, используемых при обработке, и должны входить в проем для вилочных захватов на 75% длины проема для вилочного захвата.

**Внутренняя нагрузка:**

Равномерно распределенная нагрузка, при которой сумма масс контейнера и испытательной нагрузки составляет  $1,25R$ . В случае контейнера-цистерны, когда испытательная нагрузка, обусловленная внутренней нагрузкой и массой тары, составляет менее  $1,25R$ , к контейнеру должна быть приложена дополнительная нагрузка, распределенная по всей длине цистерны.

**Внешние силы, прилагаемые к контейнеру:**

Силы, позволяющие поднять сумму масс  $1,25R$  предписанным способом (в колонке МЕТОДЫ ИСПЫТАНИЙ).

ii) *Подъем за пазы для клещевых захватов:*

Контейнер размещается на подкладках, расположенных в одной горизонтальной плоскости, причем под каждый паз для клещевого захвата укладывается одна подкладка. Эти подкладки должны иметь те же размеры, что и подъемная поверхность клещевых захватов, использование которых предусмотрено.

iii) *Другие методы:*

Когда контейнеры спроектированы для подъема в груженом состоянии каким-либо другим методом, не упомянутым в пункте А) или подпунктах i) и ii) пункта В), они также испытываются на действие внутренней нагрузки и внешних сил, прилагаемых к контейнеру, соответствующих действующим при этом методе условиям ускорения».

15 Пункты 1 и 2 раздела 2 (ШТАБЕЛИРОВАНИЕ) изменяются следующим образом:

«1 В условиях международных перевозок, когда максимальное вертикальное ускорение значительно отличается от величины  $1,8 g$  и когда условия перевозки контейнера надежно и эффективно ограничиваются только этими данными, нагрузка при штабелировании может изменяться в определенной пропорции к ускорению.

2 После удовлетворительного прохождения испытания контейнер может маркироваться на допустимую прилагаемую сверху статическую нагрузку при штабелировании, которая должна указываться на табличке о допущении по условиям безопасности напротив заголовка ДОПУСТИМАЯ НАГРУЗКА ПРИ ШТАБЕЛИРОВАНИИ ПРИ  $1,8 g$  (кг и фунты)».

16 В разделе 2 (ШТАБЕЛИРОВАНИЕ) текст, касающийся испытательных нагрузок и прилагаемых сил, изменяется следующим образом:

**«ИСПЫТАТЕЛЬНАЯ НАГРУЗКА И ПРИЛАГАЕМЫЕ СИЛЫ**

**Внутренняя нагрузка:**

Равномерно распределенная нагрузка, при которой сумма масс контейнера и испытательной нагрузки составляет  $1,8 R$ . Контейнеры-цистерны могут быть испытаны в порожнем состоянии.

**Внешние силы, прилагаемые к контейнеру:**

К каждому из четырех верхних угловых фитингов прилагается вертикальная, направленная вниз нагрузка, составляющая 0,25 x 1,8 x гравитационную силу от допустимой прилагаемой сверху статической нагрузки при штабелировании».

17 Раздел 3 (СОСРЕДОТОЧЕННЫЕ НАГРУЗКИ) изменяется следующим образом:

«ИСПЫТАТЕЛЬНАЯ НАГРУЗКА И  
ПРИЛАГАЕМЫЕ СИЛЫ

МЕТОДЫ ИСПЫТАНИЯ

**а) На крышу**

**Внутренняя нагрузка:**

Внешние силы прилагаются вертикально сверху вниз к наружной поверхности наиболее слабой части крыши контейнера.

Нет.

**Внешние силы, прилагаемые к контейнеру:**

Сосредоточенная гравитационная сила, составляющая 300 кг (660 фунтов), равномерно распределенная по площади 600 x 300 мм (24 x 12 дюймов).

**б) На пол**

**Внутренняя нагрузка:**

При испытании контейнер должен устанавливаться на четырех опорах, расположенных на одном уровне под каждым из четырех нижних углов таким образом, чтобы основание контейнера могло свободно прогибаться.

Две сосредоточенные нагрузки по 2 730 кг (6 000 фунтов) каждая, прилагаемые к полу контейнера таким образом, чтобы контактная поверхность каждой из них составляла 142 см<sup>2</sup> (22 кв. дюйма).

**Внешние силы, прилагаемые к контейнеру:**

По всей поверхности пола контейнера должно перемещаться испытательное устройство, масса которого в нагруженном состоянии должна составлять 5 460 кг (12 000 фунтов), т.е. по 2 730 кг (6 000 фунтов) на каждую из двух контактных поверхностей, общая контактная площадь которых под нагрузкой равна 284 см<sup>2</sup> (44 кв. дюйма), т.е. 142 см<sup>2</sup> (22 кв. дюйма) на каждую поверхность, причем ширина поверхности должна составлять 180 мм (7 дюймов), а расстояние между центрами поверхностей – 760 мм (30 дюймов).

Нет.

»

18 Заголовок и подзаголовок текста, касающегося испытательных нагрузок и прилагаемых сил в разделе 4 (ИСПЫТАНИЕ НА ПОПЕРЕЧНУЮ ЖЕСТКОСТЬ КОНСТРУКЦИИ) заменяются, соответственно, следующим текстом:

**«ИСПЫТАТЕЛЬНАЯ НАГРУЗКА И ПРИЛАГАЕМЫЕ СИЛЫ» и «Внутренняя нагрузка:».**

19 В разделе 5 (ИСПЫТАНИЕ НА КРЕПЛЕНИЕ В ПРОДОЛЬНОМ НАПРАВЛЕНИИ (СТАТИЧЕСКОЕ ИСПЫТАНИЕ)) текст, касающийся испытательных нагрузок и прилагаемых сил, изменяется следующим образом:

**«ИСПЫТАТЕЛЬНАЯ НАГРУЗКА И ПРИЛАГАЕМЫЕ СИЛЫ  
Внутренняя нагрузка:**

Равномерно распределенная нагрузка, при которой сумма масс контейнера и испытательной нагрузки составляет максимальную эксплуатационную массу брутто или разряд R. В случае контейнера-цистерны, когда масса внутренней нагрузки и масса тары меньше, чем максимальная эксплуатационная масса брутто или разряд R, к контейнеру должна быть приложена дополнительная нагрузка.

**Внешние силы, прилагаемые к контейнеру:**

К каждой стороне контейнера прилагаются продольные сжимающие и растягивающие силы, равные  $R_g$ , т.е. основание контейнера подвергается действию силы, составляющей в сумме  $2R_g$ .

20 Первый абзац раздела 6 (ТОРЦОВЫЕ СТЕНКИ) изменяется следующим образом:

«Торцовые стенки должны выдерживать воздействие силы не менее 0,4 силы, равной гравитационной силе, соответствующей максимально допустимой полезной нагрузке. Однако если торцовые стенки рассчитаны на силу, составляющую менее или более 0,4 гравитационной силы, соответствующей максимально допустимой полезной нагрузке, то этот коэффициент прочности должен указываться на табличке о допущении по условиям безопасности в соответствии с правилом 1 Приложения I».

21 В разделе 6 (ТОРЦОВЫЕ СТЕНКИ) текст, касающийся испытательных нагрузок и прилагаемых сил, изменяется следующим образом:

**«ИСПЫТАТЕЛЬНЫЕ НАГРУЗКИ И ПРИЛАГАЕМЫЕ СИЛЫ**

**Внутренняя нагрузка:**

К внутренней поверхности торцовой стенки прилагается равномерно распределенная сила, составляющая  $0,4R_g$ , или такая другая сила, на которую может быть рассчитан контейнер.

**Внешние силы, прилагаемые к контейнеру:**

Нет».

22 Первый абзац раздела 7 (БОКОВЫЕ СТЕНКИ) изменяется следующим образом:

«Боковые стенки должны выдерживать воздействие силы не менее 0,6 силы, равной гравитационной силе, соответствующей максимально допустимой



полезной нагрузке. Однако если боковые стенки рассчитаны на силу, составляющую менее или более 0,6 гравитационной силы, соответствующей максимально допустимой полезной нагрузке, то этот коэффициент прочности должен указываться на табличке о допущении по условиям безопасности в соответствии с правилом 1 Приложения I».

23 В разделе 7 (БОКОВЫЕ СТЕНКИ) текст, касающийся испытательных нагрузок и прилагаемых сил, изменяется следующим образом:

**«ИСПЫТАТЕЛЬНАЯ НАГРУЗКА И ПРИЛАГАЕМЫЕ СИЛЫ**

**Внутренняя нагрузка:**

К внутренней поверхности боковой стенки прилагается равномерно распределенная сила, составляющая  $0,6P_g$ , или такая другая сила, на которую может быть рассчитан контейнер.

**Внешние силы, прилагаемые к контейнеру: Нет».**

24 Существующий раздел 8 (ЭКСПЛУАТАЦИЯ ПРИ ОДНОЙ СНЯТОЙ ДВЕРИ) заменяется следующим:

**«8 ЭКСПЛУАТАЦИЯ ПРИ ОДНОЙ СНЯТОЙ ДВЕРИ**

8.1 У контейнеров при одной снятой двери существенно снижается способность выдерживать силы перекося и потенциально снижается прочность при штабелировании. Снятие двери контейнера в эксплуатации рассматривается как модификация контейнера. Для эксплуатации при одной снятой двери контейнеры должны получить допущение. Такое допущение должно основываться на результатах испытаний, как изложено ниже.

8.2 После удовлетворительного прохождения испытания на штабелирование контейнер может маркироваться на допустимую прилагаемую сверху нагрузку при штабелировании, которая должна указываться на табличке о допущении по условиям безопасности непосредственно под строкой 5: ДОПУСТИМАЯ НАГРУЗКА ПРИ ШТАБЕЛИРОВАНИИ ПРИ 1,8 g (кг и фунты) ПРИ ОДНОЙ СНЯТОЙ ДВЕРИ.

8.3 После удовлетворительного прохождения испытания на жесткость в поперечном направлении сила при испытании конструкции на жесткость в поперечном направлении должна указываться в табличке о допущении по условиям безопасности непосредственно под строкой 6: СИЛА ПРИ ИСПЫТАНИИ КОНСТРУКЦИИ НА ЖЕСТКОСТЬ В ПОПЕРЕЧНОМ НАПРАВЛЕНИИ ПРИ ОДНОЙ СНЯТОЙ ДВЕРИ (Ньютоны).

ИСПЫТАТЕЛЬНАЯ НАГРУЗКА И  
ПРИЛАГАЕМЫЕ СИЛЫ

МЕТОДЫ ИСПЫТАНИЯ

**Штабелирование**

**Внутренняя нагрузка:**

Равномерно распределенная нагрузка, при которой сумма массы контейнера и испытательной нагрузки составляет  $1,8R$ .

Методы испытания должны быть такими, какие указаны в разделе 2  
**ШТАБЕЛИРОВАНИЕ**

**Внешние силы, прилагаемые к контейнеру:**

Принимаются как прилагаемые вертикально вниз статические силы, действующие на каждый из четырех верхних угловых фитингов, равные  $0,25 \times 1,8 \times$  гравитационную силу допустимой прилагаемой сверху статической нагрузки при штабелировании

**Испытание на поперечную жесткость конструкции**

**Внутренняя нагрузка:**

Нет.

**Внешние силы, прилагаемые к контейнеру:**

К торцовым конструкциям прилагаются силы, действующие в поперечном направлении. Эти силы должны быть равны силам, на которые рассчитан контейнер».

Методы испытания должны быть такими, какие указаны в разделе 4  
**ИСПЫТАНИЕ НА ПОПЕРЕЧНУЮ ЖЕСТКОСТЬ КОНСТРУКЦИИ**

**ПРИЛОЖЕНИЕ III  
КОНТРОЛЬ И ПРОВЕРКИ**

25 Существующий раздел 4 заменяется следующим:

**«4 Конструктивно уязвимые элементы**

4.1 Следующие элементы являются конструктивно уязвимыми и должны быть осмотрены на предмет серьезных неисправностей в соответствии со следующей таблицей:

(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)
Конструктивно уязвимый элемент	Серьезная неисправность, требующая немедленного определения необходимости вывода из эксплуатации	Неисправность в отношении которой требуются рекомендации для собственника и ограничения по перевозкам	Ограничения, налагаемые в случае неисправностей согласно колонке (iii)			
			Порожний контейнер		Груженный контейнер	
			Морская перевозка	Другие виды	Морская перевозка	Другие виды
Верхняя Продольная балка	Местная деформация балки, превышающая 60 мм, или расщепление, или трещины, или разрывы в материале балки, превышающие в длину 45 мм. (см. примечание 1)	Местная деформация балки, превышающая 40 мм, или расщепление, или трещины, или разрывы в материале балки, превышающие в длину 10 мм. (см. примечание 1)	Ограничений нет	Ограничений нет	Подъем за днище не разрешен, подъем за верх разрешен только с помощью спредера без цепей	Подъем за днище не разрешен, подъем за верх разрешен только с помощью спредера без цепей
Примечание 1: в конструкции некоторых контейнеров-цистерн верхняя продольная балка не является важным конструктивным элементом.						
Нижняя продольная балка	Местная деформация, перпендикулярная балке, превышающая 100 мм, или расщепление, или трещины, или разрывы в материале балки, превышающие в длину 75 мм. (см. примечание 2)	Местная деформация, перпендикулярная балке, превышающая 60 мм, или расщепление, или трещины, или разрывы в материале балки: превышающие в длину 25 мм в верхнем фланце; или любой длины в стенке. (см. примечание 2)	Ограничений нет	Ограничений нет	Подъем за (любой) угловой фитинг не разрешен	Подъем за (любой) угловой фитинг не разрешен
Примечание 2: к материалу балки не относится нижний фланец балки.						
Верхняя торцовая балка	Местная деформация верхней торцовой балки, превышающая 80 мм, или трещины, или разрывы, превышающие в длину 80 мм	Местная деформация верхней торцовой балки, превышающая 50 мм, или трещины, или разрывы, превышающие в длину 10 мм	На контейнер не должны укладываться другие грузы	Ограничений нет	На контейнер не должны укладываться другие грузы	Ограничений нет

(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)
Конструктивно уязвимый элемент	Серьезная неисправность, требующая немедленного определения необходимости вывода из эксплуатации	Неисправность в отношении которой требуются рекомендации для собственника и ограничения по перевозкам	<b>Ограничения, налагаемые в случае неисправностей согласно колонке (iii)</b>			
			<b>Порожний контейнер</b>		<b>Груженный контейнер</b>	
			<b>Морская перевозка</b>	<b>Другие виды</b>	<b>Морская перевозка</b>	<b>Другие виды</b>
Нижняя торцовая балка	Местная деформация нижней торцовой балки, превышающая 100 мм, или трещины, или разрывы, превышающие в длину 100 мм	Местная деформация нижней торцовой балки, превышающая 60 мм, или трещины, или разрывы, превышающие в длину 10 мм	На контейнер не должны укладываться другие грузы	Ограничений нет	На контейнер не должны укладываться другие грузы	Ограничений нет
Угловые стойки	Местная деформация стойки, превышающая 50 мм, или разрывы, или трещины, превышающие в длину 50 мм	Местная деформация стойки, превышающая 30 мм, или разрывы, или трещины любой длины	На контейнер не должны укладываться другие грузы	Ограничений нет	На контейнер не должны укладываться другие грузы	Ограничений нет
Угловые и промежуточные фитинги	Отсутствие угловых фитингов, любые сквозные трещины или разрывы в фитинге, любая деформация фитинга, которая препятствует полному функционированию фитингов для крепления или подъема (см. примечание 3), или любое расслоение сварного шва соседних элементов, превышающее в длину 50 мм	Расслоение сварного шва соседних элементов длиной 50 мм или менее	Контейнер не должен подниматься на борт судна, если поврежденные фитинги препятствуют безопасному подъему или креплению	Подъем и перегрузка контейнера должны производиться с особым вниманием	Контейнер не должен загружаться на судно	Подъем и перегрузка контейнера должны производиться с особым вниманием

(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)
Конструктивно уязвимый элемент	Серьезная неисправность, требующая немедленного определения необходимости вывода из эксплуатации	Неисправность в отношении которой требуются рекомендации для собственника и ограничения по перевозкам	Ограничения, налагаемые в случае неисправностей согласно колонке (iii)			
			Порожний контейнер		Груженный контейнер	
			Морская перевозка	Другие виды	Морская перевозка	Другие виды
		Любое уменьшение толщины пластины, в которой находится верхнее отверстие, в результате чего ее толщина становится менее 25 мм	Подъем и перегрузка контейнера должны производиться с особым вниманием. На контейнер не должны укладываться другие грузы, если должны использоваться твистлоки	Подъем и перегрузка контейнера должны производиться с особым вниманием	Не поднимать контейнер за верхние угловые фитинги	Подъем и перегрузка контейнера должны производиться с особым вниманием
		Любое уменьшение толщины пластины, в которой находится верхнее отверстие, в результате чего ее толщина становится менее 26 мм	На контейнер не должны укладываться другие грузы, если должны использоваться полностью автоматические твистлоки	Подъем и перегрузка контейнера должны производиться с особым вниманием	Контейнер не должен использоваться с полностью автоматическими твистлоками	Подъем и перегрузка контейнера должны производиться с особым вниманием
Примечание 3: полному функционированию фитингов для крепления или подъем препятствует любая деформация фитинга более 5 мм от его первоначальной плоскости, любое отверстие шириной более 66 мм, любое отверстие длиной более 127 мм или любое уменьшение толщины пластины, в которой находится верхнее отверстие, в результате чего ее толщина становится менее 23 мм.						

(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)
<b>Конструктивно уязвимый элемент</b>	<b>Серьезная неисправность, требующая немедленного определения необходимости вывода из эксплуатации</b>	<b>Неисправность в отношении которой требуются рекомендации для собственника и ограничения по перевозкам</b>	<b>Ограничения, налагаемые в случае неисправностей согласно колонке (iii)</b>			
			<b>Порожний контейнер</b>		<b>Груженный контейнер</b>	
			<b>Морская перевозка</b>	<b>Другие виды</b>	<b>Морская перевозка</b>	<b>Другие виды</b>
<b>Основание</b>	Отсутствие двух или более соседних поперечных элементов или их отсоединение от нижних продольных балок. Отсутствие 20% или более общего числа поперечных элементов или их отсоединение. (см. примечание 4)	Отсутствие или отсоединение одного или двух поперечных элементов	Ограничений нет	Ограничений нет	Ограничений нет	Ограничений нет
		Отсутствие или отсоединение более двух поперечных элементов (см. примечания 4 и 5)	Ограничений нет	Ограничений нет	Максимальная полезная нагрузка должна быть ограничена 0,5 x P	Максимальная полезная нагрузка должна быть ограничена 0,5 x P
Примечание 4: если разрешена дальнейшая перевозка, важно обеспечить, чтобы исключалось свободное падение отсоединенных поперечных элементов.						
Примечание 5: требуется аккуратная выгрузка груза, поскольку для основания могут быть ограничены возможности для вилочного захвата.						
<b>Штанги дверных запоров</b>	Одна или несколько внутренних штанг дверных запоров находятся в нерабочем состоянии (см. примечание 6)	Одна или несколько внешних штанг дверных запоров находятся в нерабочем состоянии (см. примечание 6)	На контейнер не должны укладываться другие грузы	Ограничений нет	На контейнер не должны укладываться другие грузы. Груз должен быть закреплен на раме контейнера, и для поглощения сил ускорения не должна использоваться дверь, иначе максимальная полезная нагрузка должна быть ограничена 0,5 P	Груз должен быть закреплен на раме контейнера, и для поглощения сил ускорения не должна использоваться дверь, иначе максимальная полезная нагрузка должна быть ограничена 0,5 P
Примечание 6: некоторые контейнеры спроектированы и допущены (и это зафиксировано на табличке КБК) для эксплуатации с одной дверью в открытом положении или при одной снятой двери.						

نسخة صادقة مصدقة من نص التعديلات على الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات لعام 1972 ، التي اعتمدها لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية في دورتها الثانية والتسعين ، في 21 حزيران/يونيو 2013 ، ويرد هذا النص في مرفق القرار (MSC.355(92)) ، وقد أودع النص الأصلي لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية .

此件系国际海事组织海上安全委员会于2013年6月21日在其第九十二届会议上通过并载于第MSC.355(92)号决议附件的《1972年国际安全集装箱公约》修正案文本的核证无误副本，其原件由国际海事组织秘书长保存。

CERTIFIED TRUE COPY of the text of the amendments to the International Convention for Safe Containers, 1972, adopted by the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization at its ninety-second session on 21 June 2013 and set out in the annex to resolution MSC.355(92), the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME du texte des amendements à la Convention internationale de 1972 sur la sécurité des conteneurs, adoptés par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale le 21 juin 2013, à sa quatre-vingt-douzième session, qui figure en annexe à la résolution MSC.355(92) et dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ текста поправок к Международной конвенции по безопасным контейнерам 1972 года, одобренных Комитетом по безопасности на море Международной морской организации на его девяносто второй сессии 21 июня 2013 года и изложенных в приложении к резолюции MSC.355(92), подлинник которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA del texto de las enmiendas al Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972, adoptado el 21 de junio de 2013 por el Comité de seguridad marítima de la Organización Marítima Internacional en su 92º periodo de sesiones, e incluido en el anexo de la resolución MSC.355(92), y cuyo original ha sido depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية :

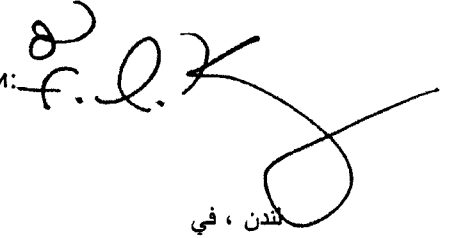
国际海事组织秘书长代表 :

For the Secretary-General of the International Maritime Organization:

Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale:

За Генерального секретаря Международной морской организации:

Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:



لندن ، في

伦敦 ·

London,  
Londres, le  
Лондон,  
Londres,

31 July 2014