Verordnung

des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Stand Mai 2014

Entwurf einer Verordnung über die Inkraftsetzung von Änderungen der Anlage I, II und III des Übereinkommens vom 2. Dezember 1972 über sichere Container (Vierte Verordnung zur Änderung des CSC-Übereinkommens)

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


B. Lösung

C. Alternativen
Keine

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand
1. Finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaltsa
   a) Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand
      Keine
   b) Vollzugsaufwand
      Keine

F:\UI32\CSC\MSC.355(92)\Verbändebeteiligung\VO-Entwurf_Mai 2014.doc
2. Finanzielle Auswirkungen auf die Haushalte der Länder und Kommunen
   Auswirkungen auf die Haushalte der Länder und Kommunen sind nicht zu erwarten.

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

F. Weitere Kosten
Auszirkungen auf Einzelpreise sowie das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucher-
preisniveau, sind nicht zu erwarten.
Entwurf einer Verordnung über die Inkraftsetzung von Änderungen der Anlage I, II und III des Übereinkommens vom 02. Dezember 1972 über sichere Container (Vierte Verordnung zur Änderung des CSC-Übereinkommen)

Vom ...


Artikel 1


Artikel 2

(1) Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

(2) Die in Artikel 1 genannten Änderungen treten für die Bundesrepublik Deutschland mit Wirkung vom 1. Juli 2014 in Kraft.

(3) Diese 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 und digitale Infrastruktur

F:\UI32\CSC\MSC.355(92)\Verbändebeteiligung\VO-Entwurf_Mai 2014.doc
Begründung zur Verordnung

I. Allgemeines


Kosten für die Wirtschaft und die Verwaltung sowie ein Vollzugsaufwand bei den Ländern werden durch Änderungen nicht entstehen.

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


Zu Artikel 2

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

Absatz 2 nennt den Zeitpunkt, an dem die Änderungen vom 21. Juni 2013 der Anlagen I, II und III des CSC-Übereinkommens für die Bundesrepublik Deutschland in treten.

Absatz 3 regelt das Außerkrafttreten der Verordnung und bestimmt, dass der Tag des Außerkrafttretens ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben ist.
Denkschrift

1. Allgemeines


Nach Artikel X des CSC kann jede Vertragspartei eine oder mehrere Änderungen dieses Über- einkommens vorschlagen, die von der Internationalen Seeschifffahrtsgesellschaft (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 Entwurf enthält Änderungen der Anlagen I, II und III des CSC.


Die Änderungen der Anlagen I, II und III des CSC sind nun innerstaatlich in Kraft zu setzen.

2. Besonderes

Die durch Entscheidung MSC.355(92) des Schiffssicherheitsausschuss (MSC) vom 21. Juni 2013 angenommen Änderungen beziehen sich auf Anlage I, II und III des CSC.

Zur Änderung der Anlage I Kapitel I des CSC
Durch diese Änderungen werden einheitliche Begriffsbestimmungen für die Anwendung der Anlage I festgelegt. Diese sind erforderlich, da in der Vergangenheit insbesondere bei der letzten Änderung des CSC durch Res.310(88) nicht auf die Verwendung einer einheitlichen Terminologie bzgl. der physikalisch korrekten Bezeichnungen geachtet wurde.

Änderung der Anlage I Kapitel I Regel 1
Die Änderung passt den Text von Kapitel I Regel 1 an die o.g. einheitlichen Begriffsbe stimmungen an.

Änderung der Anlage I Kapitel IV
Die Änderung passt den Text von Anlage I Kapitel IV an die o.g. einheitlichen Begriffsbe stimmungen an.

Änderung der Anlage I Anhang
Die Änderung passt den Text des Anhangs der Anlage I an die o.g. einheitlichen Begriffs bestimmungen an.

Zur Änderung der Anlage II Kapitel II des CSC
F:\UI32\CSC\MSC.355(92)\Verbändebeteiligung\VO-Entwurf_Mai_2014.doc
Durch diese Änderungen werden einheitliche Begriffsbestimmungen für die Anwendung der Anlage II festgelegt. Diese sind erforderlich, da in der Vergangenheit insbesondere bei der letzten Änderung des CSC durch Res.310(88) nicht auf die Verwendung einer einheitlichen Terminologie bzgl. der physikalisch korrekten Bezeichnungen geachtet wurde.

In allen Abschnitten des Kapitels II wird der physikalischen Größe „Masse“ durchgängig die Maßeinheit „Kilogramm (kg)“ zugeordnet und der physikalischen Größe „Kraft“, die als das Produkt aus Masse und Beschleunigung definiert ist, wird durchgängig die Maßeinheit „Newton (N)“ zugeordnet. Die Gewichtskraft (Gravitationskraft) ist definiert als das Produkt aus Masse und Gravitationsbeschleunigung.

Zur Änderung der Anlage III

Die Anlage III wurde neu gefasst. Die Tabelle enthält wie bisher die Kriterien für schwerwiegen- de strukturelle Mängel eines Containers, die ein sofortiges Verwendungsverbot erfordern, und jetzt zusätzlich auch Kriterien für geringere Mängel, die eine Weiterbeförderung des beschädig- ten Containers nur unter Sicherheitsauflagen gestatten.
ENTSCHLIESUNG MSC.355(92)
(angenommen am 21. Juni 2013)

ÄNDERUNGEN DES INTERNATIONALEN ÜBEREINKOMMENS
VON 1972 ÜBER SICHERE CONTAINER (CSC)

DER SCHIFFSSICHERHEITSAUSSCHUSS,

UNTER HINWEIS AUF Artikel 28 Buchstabe b des Übereinkommens über die Internationale Seeschifffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben des Ausschusses,

IN KENNTNIS VON Artikel X des Internationalen Übereinkommens von 1972 über sichere Container 1972 (im Folgenden als das "Übereinkommen" bezeichnet) betreffend das besondere Verfahren zur Änderung der Anlagen des Übereinkommens,

NACH DER auf seiner zweiundneunzigsten Tagung ERFOLGTEN PRÜFUNG von Vorschlägen zur Änderung des Übereinkommens entsprechend dem in Artikel X Absätze 1 und 2 des Übereinkommens dargestellten Verfahren,

1. BESCHLIESST die Änderungen der Anlagen des Übereinkommens, deren Wortlaut in der Anlage der vorliegenden Entschließung wiedergegeben ist;


3. ERSUCHT den Generalsekretär, entsprechend Artikel X Absatz 2 des Übereinkommens die beglaubigten Abschriften der vorliegenden Entschließung und den Wortlaut der in der Anlage enthaltenen Änderungen allen Vertragsparteien zur Annahme zu übermitteln;


***
ANLAGE

[ENTWURF VON] ÄNDERUNGEN
DES INTERNATIONALEN ÜBEREINKOMMENS VON 1972
ÜBER SICHERE CONTAINER

ANLAGE I

VORSCHRIFTEN FÜR DIE PRÜFUNG, BESICHTIGUNG, ZULASSUNG
UND INSTANDHALTUNG VON CONTAINERN

Kapitel I

Gemeinsame Regeln für alle Zulassungsverfahren

Nach der Überschrift von Kapitel I wird der nachstehende Wortlaut eingefügt:

"Allgemeine Bestimmungen

Für diese Anlage sind die nachstehenden Begriffsbestimmungen anzuwenden:

Der Buchstabe \( g \) bezeichnet den normierten Wert der Fallbeschleunigung; der Wert \( g \) entspricht 9,8 m/s\(^2\).

Wird das Wort \( Last \) benutzt, um eine physikalische Größe zu beschreiben, der Einheiten zugeordnet werden können, so wird es in der Bedeutung von "Masse" verwendet.

Der Ausdruck \( \text{höchstzulässige Bruttmasse unter Betriebsbedingungen} \) und der Buchstabe \( R \) bezeichnen die höchstzulässige Masse des Containers und seiner Ladung zusammengenommen. Der Buchstabe \( R \) wird in Masse-Einheiten ausgedrückt. Soweit in den Anlagen die Rede von Gravitationskräften ist, die von diesem Wert abgeleitet sind, wird diese Kraft, bei der es sich um eine Trägheitskraft handelt, mit \( Rg \) angegeben.

Der Ausdruck \( \text{höchstzulässige Nutzlast} \) und der Buchstabe \( P \) bezeichnen den Unterschied zwischen der höchstzulässigen Bruttmasse unter Betriebsbedingungen und der Tara. Der Buchstabe \( P \) wird in Masse-Einheiten ausgedrückt. Soweit in den Anlagen die Rede von Gravitationskräften ist, die von diesem Wert abgeleitet sind, wird diese Kraft, bei der es sich um eine träge Kraft handelt, mit \( Pg \) angegeben.

Der Ausdruck \( \text{Tara} \) bezeichnet die Masse des leeren Containers einschließlich der
Regel 1 – Sicherheits-Zulassungsschild

2  Der Unterabsatz 1. b) von Regel 1 wird so geändert, dass er wie folgt lautet:

"b) Auf jedem Container müssen alle Angaben über die höchstzulässige Bruttomasse unter Betriebsbedingungen mit den Angaben auf dem Sicherheits-Zulassungsschild über die höchstzulässige Bruttomasse unter Betriebsbedingungen im Einklang stehen."

3  Der Unterabsatz 2. a) wird so geändert, dass er wie folgt lautet:

"a) Das Schild muss folgende Angaben mindestens in englischer oder französischer Sprache enthalten:

"CSC-SICHERHEITSZULASSUNG"

Land der Zulassung und Zulassungsbezeichnung

Datum (Monat und Jahr) der Herstellung

Hersteller-Identifizierungsnummer des Containers oder bei vorhandenen Containern, von denen diese Nummer nicht bekannt ist, die von der Verwaltung zugeteilte Nummer

Höchstzulässige Bruttomasse unter Betriebsbedingungen (kg und lbs)

Zulässige Stapellast bei 1,8 g (kg und lbs)

Belastungswert bei der Querverwindungsprüfung (Newton)"

4  Am Ende von Absatz 3 wird nachstehender neuer Wortlaut hinzugefügt:


5  Nach dem bisherigen Absatz 4 wird ein neuer Absatz 5 mit nachstehendem Wortlaut hinzugefügt:

"5 Ein vor dem 1. Juli 2014 fertiggestellter Container darf ein Sicherheits-Zulas-
sungsschild in der Art, wie es nach dem Übereinkommen vor jenem Datum erlaubt war, behalten, solange an dem Container keine baulichen Veränderungen erfolgen."

Kapitel IV

Regeln für die Zulassung vorhandener Container und von neuen Containern, die zum Zeitpunkt ihrer Herstellung nicht zugelassen waren

Regel 9 – Zulassung vorhandener Container

6 Die Unterabsätze 1. c) und 1. e) werden so geändert, dass sie wie folgt lauten:

"c) die höchstzulässige Bruttomasse unter Betriebsbedingungen;"

"e) die zulässige Stapellast bei 1,8 g (kg und lbs); und"

Regel 10 – Zulassung von neuen Containern, die zum Zeitpunkt ihrer Herstellung nicht zugelassen waren

7 Die Unterabsätze c) und e) werden so geändert, dass sie wie folgt lauten:

"c) die höchstzulässige Bruttomasse unter Betriebsbedingungen;"

"e) die zulässige Stapellast bei 1,8 g (kg und lbs); und"

Anhang

8 Die Zeilen 4, 5 und 6 des im Anhang wiedergegebenen Vordrucks des Sicherheits-Zulassungsschildes werden so geändert, dass sie wie folgt lauten:

"HÖCHSTZULÄSSIGE BRUTTOMASSE UNTER BETRIEBSBEDINGUNGEN ...... kg ...... lbs

ZULÄSSIGE STAPELLAST BEI 1,8 g ...... kg ...... lbs

BELASTUNGSWERT BEI DER QUERVERWINDUNGSPRÜFUNG ...... Newton"

9 Die Punkte 4 bis 8 des Anhangs werden so geändert, dass sie wie folgt lauten:

"4 Höchstzulässige Bruttomasse unter Betriebsbedingungen (kg und lbs).

5 Zulässige Stapellast bei 1,8 g (kg und lbs).
Belastungswert bei der Querverwindungsprüfung (Newton).

Die Festigkeit der Stirnwände ist auf dem Schild nur anzugeben, wenn die Stirnwände vom Entwurf her einer Belastung standhalten sollen, die kleiner oder größer ist als das 0,4-Fache des Produkts aus Gravitationskraft und höchstzulässiger Nutzlast, also 0,4 Pg.

Die Festigkeit der Seitenwände ist auf dem Schild nur anzugeben, wenn die Seitenwände vom Entwurf her einer Belastung standhalten sollen, die kleiner oder größer ist als das 0,6-Fache des Produkts aus Gravitationskraft und höchstzulässiger Nutzlast, also 0,6 Pg."

Die bisherigen Absätze 10 und 11 werden durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

"10 Die Stapelfestigkeit nach Entfernung einer Tür ist auf dem Schild nur anzugeben, wenn der Container für die Verwendung nach Entfernung einer Tür zugelassen ist. Die Kennzeichnung muss lauten: ZULÄSSIGE STAPELLAST NACH ENTFERNEUNG EINER TÜR BEI 1,8 g (...kg ... lbs). Diese Kennzeichnung ist unmittelbar neben dem Wert für die Stapellast anzubringen (siehe Zeile 5).


ANLAGE II

BAUTECHNISCHE SICHERHEITSVORSCHRIFTEN UND PRÜFUNGEN

Nach der Überschrift von Kapitel II wird der nachstehende Wortlaut eingefügt:

"Allgemeine Bestimmungen

Für diese Anlage sind die nachstehenden Begriffsbestimmungen anzuwenden:

Der Buchstabe $g$ bezeichnet den normierten Wert der Fallbeschleunigung; der Wert $g$ entspricht 9,8 m/s$^2$. 
Wird das Wort *Last* benutzt, um eine physikalische Größe zu beschreiben, der Einheiten zugeordnet werden können, so wird es in der Bedeutung von "Masse" verwendet.

Der Ausdruck *höchstzulässige Bruttomasse unter Betriebsbedingungen* und der Buchstabe *R* bezeichnen die höchstzulässige Masse des Containers und seiner Ladung zusammengenommen. Der Buchstabe *R* wird in Masse-Einheiten ausgedrückt. Soweit in den Anlagen die Rede von Gravitationskräften ist, die von diesem Wert abgeleitet sind, wird diese Kraft, bei der es sich um eine Trägheitskraft handelt, mit *Rg* angegeben.

Der Ausdruck *höchstzulässige Nutzlast* und der Buchstabe *P* bezeichnen den Unterschied zwischen der höchstzulässigen Bruttomasse unter Betriebsbedingungen und der Tara. Der Buchstabe *P* wird in Masse-Einheiten ausgedrückt. Soweit in den Anlagen die Rede von Gravitationskräften ist, die von diesem Wert abgeleitet sind, wird diese Kraft, bei der es sich um eine träge Kraft handelt, mit *Pg* angegeben.

Der Ausdruck *Tara* bezeichnet die Masse des leeren Containers einschließlich der dauerhaft am Container angebrachten Zubehörteile."

12 Der erste Satz der Einführung zu Anlage II ("Bautechnische Sicherheitsvorschriften und Prüfungen") wird so geändert, dass er wie folgt lautet:

"Für die Anwendung der Vorschriften dieser Anlage versteht sich, dass die Kräfte, die durch die Bewegung, die Lagerung, die Stapelung und die Gravitationswirkung des beladenen Containers bedingt sind, sowie die von außen einwirkenden Kräfte in keiner Phase der betrieblichen Verwendung der Container die vom Entwurf her vorgesehene Festigkeit des Containers übersteigen."

13 In Abschnitt 1 ("Heben") Unterabschnitt 1. A) ("Heben an den Eckbeschlägen") wird der Wortlaut betreffend die Prüflasten und angewendeten Kräfte so geändert, dass er wie folgt lautet:

"PRÜFLAST UND ANGEWENDETE KRÄFTE"

Innenbelastung:

Eine gleichmäßig verteilte Last von der Art, dass die Masse von Container und Prüf-
last zusammengenommen gleich 2 R ist. Beträgt bei einem Tankcontainer die Prüflast aus Innenbelastung und Tara zusammengenommen weniger als 2 R, so ist dem Container eine über die gesamte Länge des Tanks verteilte Zusatzlast beizugeben.

**Von außen wirkende Kräfte:**

Derart, dass eine Gesamtmasse von 2 R in der (unter PRÜFVERFAHREN) vorgeschriebenen Art angehoben wird."

In Abschnitt 1 ("Heben") wird der Unterabschnitt 1. B) ("Heben unter Verwendung anderer zusätzlicher Vorrichtungen am Container") durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

"**PRÜFLAST UND ANGEWENDETE KRÄFTE**

**Innenbelastung:**

Eine gleichmäßig verteilte Last von der Art, dass die Masse von Container und Prüflast zusammengenommen gleich 1,25 R ist.

**Von außen wirkende Kräfte:**

Derart, dass eine Gesamtmasse von 1,25 R in der (unter PRÜFVERFAHREN) vorgeschriebenen Art angehoben wird).

**Innenbelastung:**

Eine gleichmäßig verteilte Last von der Art, dass die Masse von Container und Prüflast zusammengenommen gleich 1,25 R ist. Beträgt bei einem Tankcontainer die Prüflast aus Innenbelastung und Tara zusammengenommen weniger als 1,25 R, so ist dem Container eine über die gesamte Länge des Tanks verteilte Zusatzlast beizugeben.

**PRÜFVERFAHREN**

i) **Heben an den Gabeltaschen:**

Der Container wird auf Balken gesetzt, die in derselben horizontalen Ebene liegen, wobei sich jeweils ein Balken in jeder der Gabeltaschen befindet, die zum Heben des beladenen Containers dienen. Die Balken müssen dieselbe Breite haben wie die Gabeln, die zur Handhabung des Containers vorgesehen sind, und müssen zu mindestens 75 % in die Gabeltaschen hineinragen.

ii) **Heben mit Vorrichtungen für Greifzangen:**

Der Container wird auf Klötze gesetzt, die in derselben horizontalen Ebene liegen, wobei sich jeweils ein Klotz unter jeder der Vorrichtungen für die Greifzangen befindet. Diese Klötze müssen dieselben Abmessungen wie die Greifzangen aufweisen, deren Verwendung vorgesehen ist.
Von außen wirkende Kräfte:

Derart, dass eine Gesamtmasse von 1,25 R in der (unter PRÜFVERFAHREN) vorgeschriebenen Art angehoben wird.

iii) Andere Verfahren:

Container, die vom Entwurf her im beladenen Zustand nach einem anderen Verfahren als nach einem der in Buchstabe A oder B Ziffern i und ii beschriebenen anzuheben sind, sind ebenfalls mit Innenbelastung und mit den von außen wirkenden Kräften zu prüfen, die den bei dem betreffenden Verfahren auftretenden Beschleunigungsbefindungen entsprechen.

15 Die Absätze 1 und 2 von Abschnitt 2 (STAPELUNG) werden so geändert, dass sie wie folgt lauten:

"1 Wenn auf Grund von Umständen, die im internationalen Verkehr begründet sind, die maximalen vertikalen Beschleunigungskräfte wesentlich von 1,8 g abweichen und sichergestellt ist, dass der Container zuverlässig und tatsächlich nur unter diesen Umständen befördert wird, so darf die Stapellast in einem angemessenen Verhältnis zu den Beschleunigungskräften verändert werden.

2 Nach erfolgreichem Abschluss dieser Prüfung kann der Container entsprechend der zulässigen aufgelegten statischen Stapellast klassifiziert werden, diese ist auf dem Sicherheits-Zulassungsschild in der Zeile ZULÄSSIGE STAPELLAST BEI 1,8 g (kg und lbs) anzugeben."

16 In Abschnitt 2 (STAPELUNG) wird der Wortlaut betreffend die Prüflasten und angewendeten Kräfte so geändert, dass er wie folgt lautet:

"PRÜFLAST UND ANGEWENDETE KRÄFTE

Innenbelastung:

13-1136-U132
Eine gleichmäßig verteilte Last von der Art, dass die Masse von Container und Prüflast zusammengenommen gleich 1,8 R ist. Tankcontainer können im unbeladenen Zustand geprüft werden.

**Von außen wirkende Kräfte:**

Derart, dass jeder der vier oberen Eckbeschläge einer senkrecht nach unten wirkenden Kraft ausgesetzt ist, die ein Viertel vom 1,8-Fachen der Gravitationskraft der zulässigen aufgelegten statischen Stapellast ausmacht."
Abschnitt 3 (FLÄCHENBELASTUNGEN) wird so geändert, dass er wie folgt lautet:

"PRÜFLAST UND ANGEWENDETE KRÄFTE PRÜFVERFAHREN

a) auf dem Dach des Containers

Innenbelastung: 
Keine.

Von außen wirkende Kräfte:
Eine flächenmäßig wirkende Gravitationskraft von 300 kg (660 lbs), die gleichmäßig über eine Fläche von 600 mm x 300 mm (24 x 12 Zoll) zu verteilen ist.

b) auf dem Boden des Containers

Innenbelastung: 
Zwei Flächenlasten von je 2 730 kg (6 000 lbs), die beide durch eine Auflagefläche von 142 cm² (22 Quadratzoll) auf den Containerboden einwirken.

Von außen wirkende Kräfte:
Keine.

Bei dieser Prüfung muss der Container auf vier in gleicher Höhe angeordneten Stützen unter seinen vier unteren Eckbeschlägen so aufliegen, dass sich der Bodenrahmen des Containers frei durchbiegen kann. Eine bis zu einer Masse von 5 460 kg (12 000 lbs) beladene Prüfvorrichtung – das heißt: 2 730 kg (6000 lbs) auf je einer von zwei Flächen, die im beladenen Zustand eine Gesamtauflagefläche von 284 cm² (44 Quadratzoll), folglich 142 cm² (22 Quadratzoll) auf jeder Fläche haben, wobei eine Flächenbreite 180 mm (7 Zoll) und der Abstand der Flächen von Mitte zu Mitte 760 mm (30 Zoll) beträgt – ist über die gesamte Bodenfläche des Containers zu bewegen."
Die Hauptüberschrift und die Zweitüberschrift des Wortlauts betreffend die Prüflasten und angewendeten Kräfte in Abschnitt 4 (QUERVERWINDUNG) werden jeweils mit nachstehendem Wortlaut ersetzt:

"PRÜFLAST UND ANGEWENDETE KRÄFTE" und "Innenbelastung:"

In Abschnitt 5 (LÄNGSBEANSPRUCHUNG (STATISCHE PRÜFUNG)) wird der Wortlaut betreffend die Prüflasten und angewendeten Kräfte so geändert, dass er wie folgt lautet:

"PRÜFLAST UND ANGEWENDETE KRÄFTE

Innenbelastung:

Eine gleichmäßig verteilte Last von der Art, dass die Masse von Container und Prüflast zusammengenommen gleich der höchstmöglichen Bruttomasse unter Betriebsbedingungen R ist. Beträgt bei einem Tankcontainer die Prüflast aus Innenbelastung und Leergewicht zusammengenommen weniger als die höchstmögliche Bruttomasse unter Betriebsbedingungen R, so ist dem Container eine Zusatzlast beizugeben.

Von außen wirkende Kräfte:

Derart, dass jede Seite des Containers in der Längsrichtung einer Druckkraft und einer Zugkraft in der Größe von Rg ausgesetzt ist, das heißt, dass zusammengenommen eine Kraft von 2 Rg auf die gesamte Bodenkonstruktion des Containers einwirkt."

Der erste Absatz von Abschnitt 6 (STIRNWÄNDE) wird so geändert, dass er wie folgt lautet:

"Die Stirnwände sollen einer Belastung von nicht weniger als dem 0,4-Fachen des Produkts aus Gravitationskraft und höchstmöglicher Nutzlast standhalten können. Sollen jedoch die Stirnwände vom Entwurf her einer Belastung standhalten, die kleiner oder größer ist als das 0,4-Fache des Produkts aus Gravitationskraft und höchstmöglicher Nutzlast, so ist der entsprechende Festigkeitsfaktor auf dem Sicherheits-Zulassungsschild nach Anlage I Regel 1 anzugeben."

In Abschnitt 6 (STIRNWÄNDE) wird der Wortlaut betreffend die Prüflasten und angewendeten Kräfte so geändert, dass er wie folgt lautet:
"PRÜFLAST UND ANGEWENDETE KRÄFTE

Innenbelastung:

Derart, dass die Innenfläche einer Stirnwand einer gleichmäßig verteilt von
0,4 Pg beziehungsweise einer Kraft der Größe ausgesetzt ist, welcher der Container
vom Entwurf her standhalten können soll.

Von außen wirkende Kräfte:

Keine."

22 Der erste Absatz von Abschnitt 7 (SEITENWÄNDE) wird so geändert, dass er wie
folgt lautet:

"Die Seitenwände sollen einer Belastung von nicht weniger als dem 0,6-Fachen des
Produkts aus Gravitationskraft und höchstzulässiger Nutzlast standhalten können. Sol-
len jedoch die Seitenwände vom Entwurf her einer Belastung standhalten, die kleiner
oder größer ist als das 0,6-Fache des Produkts aus Gravitationskraft und höchstzuläs-
siger Nutzlast, so ist der entsprechende Festigkeitsfaktor auf dem Sicherheits-
Zulassungsschild nach Anlage I Regel 1 anzugeben."

23 In Abschnitt 7 (SEITENWÄNDE) wird der Wortlaut betreffend die Prüflasten und
angewendeten Kräfte so geändert, dass er wie folgt lautet:

"PRÜFLAST UND ANGEWENDETE KRÄFTE

Innenbelastung:

Derart, dass die Innenfläche einer Seitenwand einer gleichmäßig verteilten Kraft von
0,6 Pg beziehungsweise einer Kraft der Größe ausgesetzt ist, welcher der Container
vom Entwurf her standhalten können soll.

Von außen wirkende Kräfte:

Keine."

24 Der bisherige Abschnitt 8 (VERWENDUNG NACH ENTFERNUNG EINER TÜR)
wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

13-1136-U132
8. VERWENDUNG NACH ENTFERNNUNG EINER TÜR


8.2 Nach erfolgreichem Abschluss der Stapelprüfung kann der Container entsprechend der zulässigen aufgelegten Stapelast klassifiziert werden; diese ist auf dem Sicherheits-Zulassungsschild unmittelbar unter der Zeile 5 wie folgt anzugeben: ZULÄSSIGE STAPELLAST BEI 1,8 g (... kg ... lbs) NACH ENTFERNNUNG EINER TÜR.

8.3 Nach erfolgreichem Abschluss der Querverwindungsprüfung ist die Querverwindungsbelastung auf dem Sicherheits-Zulassungsschild unmittelbar unter der Zeile 6 wie folgt anzugeben: QUERVERWINDUNGSBELASTUNG (Newton) NACH ENTFERNNUNG EINER TÜR.

PRÜFLAST UND ANGEWENDETE KRÄFTE

**Stapelung**

**Innenbelastung:**

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

**Von außen wirkende Kräfte:**

Derart, dass jeder der vier Eckschläge einer senkrecht nach unten wirkenden Kraft ausgesetzt ist, die einem Viertel vom 1,8-Fachen der zulässigen aufgelegten statischen Stapelmasse entspricht.

**Querverwindung**

**Innenbelastung:**

Keine.

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

Es sind die in Abschnitt 4 (Quer-
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.
ANLAGE III

KONTROLLE UND ÜBERPRÜFUNG

25 Der bisherige Abschnitt 4 wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

"4 Strukturell empfindliche Bauteile

4.1 Folgende Bauteile sind strukturell empfindlich und sollen entsprechend der nachstehenden Tabelle auf Mängel untersucht werden:
<table>
<thead>
<tr>
<th>(i)</th>
<th>(ii)</th>
<th>(iii)</th>
<th>(iv)</th>
<th>(v)</th>
<th>(vi)</th>
<th>(vii)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Strukturell empfindliches Bauteil</td>
<td>Schwerwiegende strukturelle Mängel, die ein sofortiges Verwendungsvorbot erfordern</td>
<td>Mängel, die eine Unterrichtung des Containerinhabers und Beförderungsbeschränkungen erfordernd</td>
<td>Zu verhängende Beschränkungen bei Mängeln im Sinne von Spalte (iii)</td>
<td>Bei leeren Containern</td>
<td>Bei beladenen Containern</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Oberer Längsträger</td>
<td>örtliche Verformung des Trägers von mehr als 60 mm oder Ablösung, Brüche oder Risse im Trägermaterial von mehr als 45 mm Länge (siehe Anmerkung 1)</td>
<td>keine Beschränkung</td>
<td>keine Beschränkung</td>
<td>Beförderung über See</td>
<td>Sonstige Beförderungsarten</td>
<td>Beförderung über See</td>
</tr>
<tr>
<td>Unterer Längsträger</td>
<td>örtliche Verformung senkrecht zum Träger von mehr als 100 mm oder Ablösung, örtliche Verformung senkrecht zum Träger von mehr als 60 mm oder Ablösung,</td>
<td>keine Beschränkung</td>
<td>keine Beschränkung</td>
<td>Das Anheben am unteren Längsträger ist nicht gestattet. Das Anheben am oberen Längsträger ist nur gestattet, wenn Containergeschirr ohne Ketten benutzt wird.</td>
<td>Das Anheben an irgendeinem der Eckbeschläge ist nicht gestattet.</td>
<td>Das Anheben an irgendeinem der Eckbeschläge ist nicht gestattet.</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Anmerkung 1: Bei einigen Bauarten von Tankcontainern ist der obere Träger kein strukturell empfindliches Bauteil.
<table>
<thead>
<tr>
<th>(i)</th>
<th>(ii)</th>
<th>(iii)</th>
<th>(iv)</th>
<th>(v)</th>
<th>(vi)</th>
<th>(vii)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Strukturell empfindliches Bauteil</td>
<td>Schwerwiegende strukturelle Mängel, die ein sofortiges Verwendungsverbot erfordern</td>
<td>Mängel, die eine Unterrichtung des Container Eigentümers und Beförderungsbeschränkungen erfordern</td>
<td>Zu verhängende Beschränkungen bei Mängeln im Sinne von Spalte (iii)</td>
<td>Bei leeren Containern</td>
<td>Bei beladenen Containern</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Brüche oder Risse im Trägermaterial von mehr als 75 mm Länge (siehe Anmerkung 2)</td>
<td>Brüche oder Risse im Trägermaterial a) von mehr als 25 mm Länge im oberen Flansch oder b) von jeglicher Länge im Steg (siehe Anmerkung 2)</td>
<td>Beförderung über See</td>
<td>Sonstige Beförderungsarten</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Anmerkung 2: Der untere Träergurt zählt nicht zum Trägermaterial.

<p>| Oberer Querträger | örtliche Verformung des oberen Querträgers von mehr als 80 mm oder Brüche oder | örtliche Verformung des oberen Querträgers von mehr als 50 mm oder Brüche oder | Der Container darf nicht überstaut werden. | keine Beschränkung                                                                 | Der Container darf nicht überstaut werden. | Keine Beschränkung                                                                 |</p>
<table>
<thead>
<tr>
<th>(i)</th>
<th>(ii)</th>
<th>(iii)</th>
<th>(iv)</th>
<th>(v)</th>
<th>(vi)</th>
<th>(vii)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>Strukturell empfindliches Bauteil</strong></td>
<td><strong>Schwerwiegende strukturelle Mängel, die ein sofortiges Verwendungssverbot erfordern</strong></td>
<td>Mängel, die eine Unterrichtung des Containereigentümers und Beförderungsbeschränkungen erfordern</td>
<td><strong>Zu verhängende Beschränkungen bei Mängeln im Sinne von Spalte (iii)</strong></td>
<td><strong>Bei leeren Containern</strong></td>
<td><strong>Bei beladenen Containern</strong></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Risse von mehr als 80 mm Länge</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Risse von mehr als 10 mm Länge</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Unterer Querträger</strong></td>
<td>örtliche Verformung des unteren Querträgers von mehr als 100 mm oder Brüche oder Risse von mehr als 100 mm Länge</td>
<td>örtliche Verformung des unteren Querträgers von mehr als 60 mm oder Brüche oder Risse von mehr als 10 mm Länge</td>
<td><strong>Beförderung über See</strong></td>
<td><strong>Sonstige Beförderungsarten</strong></td>
<td><strong>Beförderung über See</strong></td>
<td><strong>Sonstige Beförderungsarten</strong></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Der Container darf nicht überstaut werden.</td>
<td>keine Beschränkung</td>
<td></td>
<td></td>
<td>Der Container darf nicht überstaut werden.</td>
<td>keine Beschränkung</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Eckpfosten</strong></td>
<td>örtliche Verformung des Pfostens von mehr als 50 mm oder Brüche oder Risse von mehr als 50 mm Länge</td>
<td>örtliche Verformung des Pfostens von mehr als 30 mm oder Brüche oder Risse von jeglicher Länge</td>
<td><strong>Beförderung über See</strong></td>
<td><strong>Sonstige Beförderungsarten</strong></td>
<td><strong>Beförderung über See</strong></td>
<td><strong>Sonstige Beförderungsarten</strong></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Der Container darf nicht überstaut werden.</td>
<td>keine Beschränkung</td>
<td></td>
<td></td>
<td>Der Container darf nicht überstaut werden.</td>
<td>keine Beschränkung</td>
</tr>
<tr>
<td>(i)</td>
<td>(ii)</td>
<td>(iii)</td>
<td>(iv)</td>
<td>(v)</td>
<td>(vi)</td>
<td>(vii)</td>
</tr>
<tr>
<td>-------------</td>
<td>-------------------------------</td>
<td>---------------------------------------------------</td>
<td>-----------------------------</td>
<td>-----------------------------------------------</td>
<td>------------------------------</td>
<td>-------------------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>Strukturell empfindliches Bauteil</td>
<td>Schwerwiegende strukturelle Mängel, die ein sofortiges Verwendungsverbot erfordern</td>
<td>Mängel, die eine Unterrichtung des Container-eigentümers und Beförderungsbeschränkungen erfordern</td>
<td>Zu verhängende Beschränkungen bei Mängeln im Sinne von Spalte (iii)</td>
<td>Bei leeren Containern</td>
<td>Bei beladenen Containern</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Eck- und Zwischenbeschläge</td>
<td>fehlende Eckbeschläge, durchgehende Brüche oder Risse im Beschlag, Verformungen des Beschlags, die ein vollständiges Einrasten der Sicherungs- und Hebebeschläge verhindern (siehe Anmerkung 3) oder Lösung der Schweißverbindung</td>
<td>Lösung der Schweißverbindung von benachbarten Bauteilen auf einer Länge von 50 mm oder weniger</td>
<td>Beförderung über See</td>
<td>Sonstige Beförderungsarten</td>
<td>Beförderung über See</td>
<td>Sonstige Beförderungsarten</td>
</tr>
<tr>
<td>(i)</td>
<td>(ii)</td>
<td>(iii)</td>
<td>(iv)</td>
<td>(v)</td>
<td>(vi)</td>
<td>(vii)</td>
</tr>
<tr>
<td>-----</td>
<td>------</td>
<td>-------</td>
<td>------</td>
<td>-----</td>
<td>------</td>
<td>------</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Strukturell empfindliches Bauteil</strong></td>
<td>Schwerwiegende strukturelle Mängel, die ein sofortiges Verwendungsverbot erfordernd</td>
<td>Mängel, die eine Unterrichtung des Containerinhabers und Beförderungsschränkungen erfordern</td>
<td>Zu verhängende Beschränkungen bei Mängeln im Sinne von Spalte (iii)</td>
<td>Bei leeren Containern</td>
<td>Bei beladenen Containern</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>ung von benachbarten Bauteilen auf einer Länge von mehr als 50 mm</td>
<td></td>
<td>Beförderung über See</td>
<td>Sonstige Beförderungsarten</td>
<td>Beförderung über See</td>
<td>Sonstige Beförderungsarten</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Anmerkung 3:**
Das vollständige Einrasten von Sicherungs- und Hebebeschlägen wird verhindert, wenn die Ausrichtung eines Beschlags durch Verformung mehr als 5 mm von der ursprünglichen Ausrichtung abweicht, wenn eine durch Brüche oder Risse verursachte Öffnung breiter als 66 mm oder länger als 127 mm ist, oder wenn die Dicke der Platte, in der die obere Öffnung liegt, auf weniger als 23 mm verringert ist.

<p>| Unterbau | Zwei oder mehr benachbarte Querträger fehlen oder haben sich von den | Ein oder zwei Querträger fehlen oder haben sich gelöst (siehe An- | keine Beschränkung | keine Beschränkung | keine Beschränkung | keine Beschränkung |</p>
<table>
<thead>
<tr>
<th>(i) Strukturell empfindliches Bauteil</th>
<th>(ii) Schwerwiegende strukturelle Mängel, die ein sofortiges Verwendungsverbot erfordern</th>
<th>(iii) Mängel, die eine Unterichtung des Container Eigentümers und Beförderungsbeschränkungen erfordern</th>
<th>(iv) Zu verhängende Beschränkungen bei Mängeln im Sinne von Spalte (iii)</th>
<th>(v) Bei leeren Containern</th>
<th>(vi) Bei beladenen Containern</th>
<th>(vii) Beförderung über See</th>
<th>Sonstige Beförderungsarten</th>
<th>Beförderung über See</th>
<th>Sonstige Beförderungsarten</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>unteren Längsträgern gelöst. Ein Fünftel oder mehr der Gesamtzahl der Querträger fehlen oder haben sich gelöst (siehe Anmerkung 4)</td>
<td>Mehr als zwei Querträger fehlen oder haben sich gelöst (siehe Anmerkungen 4 und 5)</td>
<td>keine Beschränkung</td>
<td>keine Beschränkung</td>
<td>Die höchstzulässige Nutzlast ist auf 0,5 P zu beschränken.</td>
<td>Die höchstzulässige Nutzlast ist auf 0,5 P zu beschränken.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Anmerkung 4: Wenn die Weiterbeförderung gestattet wird, muss auf jeden Fall sichergestellt sein, dass lose Querträger nicht abfallen. Anmerkung 5: Beim Löschen ist Sorgfalt erforderlich, da die Verwendbarkeit des Unterbaus für Gabelstapler eingeschränkt sein könnte.

<p>| (i) Verriegelungsstangen | (ii) Eine oder mehrere innere Verriegelungsstangen sind nicht funktionsfähig (siehe Anmerkung) | (iii) Eine oder mehrere äußere Verriegelungsstangen sind nicht funktionsfähig (siehe Anmerkung) | (iv) Der Container darf nicht überstaut werden. | (v) keine Beschränkung | (vi) Der Container darf nicht überstaut werden. Die Ladung ist gegen den Containerrahmen zu sichern | (vii) Die Ladung ist gegen den Containerrahmen zu sichern und die Tür darf nicht zum Auffangen von Beschleu- |</p>
<table>
<thead>
<tr>
<th>(i)</th>
<th>(ii)</th>
<th>(iii)</th>
<th>(iv)</th>
<th>(v)</th>
<th>(vi)</th>
<th>(vii)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>Strukturell empfindliches Bauteil</strong></td>
<td>Mängel, die eine Unterrichtung des Containerinhabers und Beförderungsbeschränkungen erforderlich machen</td>
<td><strong>Zu verhängende Beschränkungen bei Mängeln im Sinne von Spalte (iii)</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Bei leeren Containern</td>
<td>Bei beladenen Containern</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Beförderung über See</td>
<td>Sonstige Beförderungskosten</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>kung 6)</td>
<td>kung 6)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Anmerkung 6: Manche Container sind so konstruiert, dass sie verwendet werden können, wenn eine Tür geöffnet oder entfernt worden ist, und besitzen eine entsprechende Zulassung. (Liegt dieser Fall vor, so ist dies auf dem Sicherheits-Zulassungsschild vermerkt.)

---

MSC.355(92) = MSC 92/26/Add.1
Anlage 7, Seite 22