

Reference: C.N.328.2019.TREATIES-XI.A.15 (Depositary Notification)

CUSTOMS CONVENTION ON CONTAINERS, 1972
GENEVA, 2 DECEMBER 1972

PROPOSAL OF AMENDMENTS TO ANNEXES 1 AND 4 OF THE CONVENTION

The Secretary-General of the United Nations, acting in his capacity as depositary, communicates the following:

On 26 July 2019, the Administrative Committee of the Customs Convention on Containers, 1972, transmitted to the Secretary-General certain amendments to Annexes 1 and 4 of the Convention adopted unanimously, in accordance with article 22 of the above Convention, at its sixteenth session held on 27 and 28 February 2017.

.... The text of the proposed amendments in the Chinese, English, French, Russian and Spanish languages is transmitted in annex to this notification. In this connection, it is recalled that the procedure for the amendment of annexes 1, 4, 5 and 6 to the Convention is set forth in paragraphs 1 to 7 of article 22, which read as follows:

- “1. Independently of the amendment procedure set out in article 21, Annexes 1, 4, 5 and 6 may be amended as provided for in this article and in accordance with the rules of procedure set out in Annex 7.
2. Any Contracting Party shall communicate proposed amendments to the Customs Co-operation Council. The Customs Co-operation Council shall bring them to the attention of the Contracting Parties and of the States referred to in article 18 which are not Contracting Parties, and shall convene the Administrative Committee.
3. Any amendment proposed in accordance with the preceding paragraph or prepared during the meeting of the Committee, and adopted by a two-thirds majority of those present and voting in the Committee, shall be communicated to the Secretary-General of the United Nations.
4. The Secretary-General of the United Nations shall communicate the amendment to the Contracting Parties for their acceptance, and to the States referred to in article 18 which are not Contracting Parties for their information.
5. The amendment shall be deemed to have been accepted unless one-fifth or five of the Contracting Parties, whichever number is less, have notified the Secretary-General of the United Nations, within a period of 12 months from the date on which the proposed modification has been communicated by the Secretary-General of the United Nations to the Contracting Parties, that they object to the proposal. An amendment which is not accepted shall be of no effect whatever.

6. If an amendment is accepted, it shall enter into force, for all Contracting Parties which did not object to the amendment, three months after the expiry of the period of twelve months referred to in the preceding paragraph, or on such later date as may have been determined by the Committee at the time of its adoption. At the time of adoption of an amendment the Committee may also provide that, during a transitional period, the existing Annexes shall remain in force, wholly or in part, concurrently with such amendment.
7. The Secretary-General of the United Nations shall notify the date of the entry into force of the amendment to the Contracting Parties and inform the States, referred to in article 18, which are not Contracting Parties.”

In accordance with paragraph 5 of Article 22 of the Convention, the proposal of amendment shall be deemed to have been accepted unless one-fifth or five of the Contracting Parties, whichever number is less, have notified the Secretary-General of the United Nations, within a period of 12 months from the date of the present notification, that they object to the proposal of amendment. A proposed amendment which is not accepted shall be of no effect whatever.

1 August 2019

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'A. h.' with a period at the end.

C.N.328.2019.TREATIES-XI.A.15

Amendments to Annex 1 to the Convention/Amendements à l'annexe 1 de la Convention

附件一

关于集装箱标记的规定

1. 集装箱上适当和显明的地方应加盖耐久不变的标记，载明以下事项：
 - (a) 所有人或主要营运人的名号，可用全名或现有的识别标记显示，不得使用徽章或旗帜等标记。
 - (b) 由所有人或主要营运人提供的集装箱识别标记及编号。
 - (c) 集装箱的皮重，包括集装箱的所有永久固定设备在内。
2. 被视为海上货运集装箱，或任何其它使用ISO标准前缀（即四个以U结尾的大写字母）的集装箱，所有人或主要营运人的名号以及集装箱联号和校验数位应遵循ISO 6346国际标准及其附件。
3. 使用塑料薄膜作标记，必须符合以下要求，集装箱上的识别标记和编号方可被视为耐久不变：
 - (a) 必须使用优质胶粘剂。如使用薄膜，其抗拉强度应低于其最终附着力，即必彻底销毁薄膜方可将其清除。铸造法生产的薄膜符合这些要求。不得使用压延法生产的薄膜。
 - (b) 如需更改识别标记和编号，应事先完全清除需更换的薄膜，再粘贴新薄膜。不得在现有薄膜之上粘贴新薄膜。
4. 本附件第3段所载关于使用塑料薄膜对集装箱进行标识的要求，并不排除使用其它耐久标记的可能性。
5. 经核准凭海关封条运货的集装箱，应另附下列各项说明，这些说明也应依照附件五的规定，载于核准牌之上：
 - (a) 制造厂商所编的联号（制造厂商编号），
 - (b) 如经按照设计种类核准，则应载明这一种类的识别编号或字母。

Annex 1

Provisions concerning the marking of containers

1. The following information shall be durably marked in an appropriate and clearly visible place on containers:
 - (a) the identification of the owner or principal operator, which may be shown either by its full name or by an established identification system, symbols such as emblems or flags being excluded;
 - (b) the identification marks and numbers of the container, given by the owner or principal operator; and
 - (c) the tare weight of the container, including all its permanently fixed equipment.
2. For freight containers generally considered for maritime use, or for any other container utilizing an ISO standard prefix (i.e. four capital letters ending in U), the identification of the owner or principal operator and the container serial number and check digit of the container shall adhere to the International Standard ISO 6346 and its annexes.
3. For identification marks and numbers on containers to be considered durably marked when plastic film is used, compliance with the following specifications is required:
 - (a) a high-quality adhesive shall be used. The film, once applied, shall have a tensile strength lower than its final adhesion so that removal of the film without destroying it is impossible. Film produced by the cast method of production meets these requirements. Film produced by the calendar method of production shall not be used;
 - (b) When identification marks and numbers have to be changed, the film to be replaced shall be removed completely prior to the affixing of the new film; placing of new film over an existing film shall not be permitted.
4. The specifications for the use of plastic film for marking containers set out in paragraph 3 of this Annex do not exclude the possibility of using other durable marking methods.
5. Containers approved for transport under Customs seal shall, in addition, bear the following details which shall also be put on the approval plate in accordance with the provisions of Annex 5:
 - (a) the manufacturer's serial number (manufacturer's number); and
 - (b) if they have been approved by design type, the identification numbers or letters of the type.

Annexe 1

Dispositions relatives au marquage des conteneurs

1. Les indications suivantes, inscrites de façon durable, devront être apposées en un endroit approprié et bien visible sur les conteneurs :
 - a) l'identification du propriétaire ou de l'exploitant principal qui pourra être assurée soit par l'indication de ses nom et prénoms, soit par un système d'identification consacré par l'usage, à l'exclusion des symboles tels qu'emblèmes ou drapeaux ;
 - b) marques et numéros d'identification du conteneur adoptés par le propriétaire ou l'exploitant principal, et
 - c) tare du conteneur, y compris tous les équipements fixés à demeure.
2. Pour les conteneurs destinés au transport des marchandises qui sont généralement prévus pour un usage maritime, ou pour tout autre conteneur utilisant un préfixe ISO normalisé (à savoir, quatre lettres majuscules se terminant par un U), l'identification du propriétaire ou de l'exploitant principal et le numéro d'identification de série du conteneur et le chiffre d'autocontrôle devront être conformes aux spécifications de la Norme internationale ISO 6346 et de ses annexes.
3. Pour que les marques et les numéros d'identification figurant sur les conteneurs puissent être considérés comme inscrits de façon durable lorsqu'une feuille en matière plastique est utilisée, les conditions ci-après doivent être remplies :
 - a) un adhésif de qualité sera utilisé. La bande, une fois appliquée, devra présenter une résistance à la traction plus faible que la force d'adhésion de sorte qu'il soit impossible de décoller la bande sans l'endommager. Une bande obtenue par coulage satisfait à ces exigences. Une bande fabriquée par calandrage ne pourra être utilisée ;
 - b) lorsque les marques et les numéros d'identification devront être modifiés, la bande à remplacer devra être entièrement retirée avant que ne soit fixée une nouvelle bande. L'apposition d'une nouvelle bande sur une bande déjà collée est proscrite.
4. Les spécifications concernant l'utilisation d'une feuille en matière plastique pour le marquage des conteneurs énoncées au paragraphe 3 de la présente Annexe n'excluent pas la possibilité d'utiliser d'autres méthodes de marquage durable.
5. Les conteneurs agréés pour le transport sous scellement douanier devront en outre porter les indications ci-après, qui figureront également sur la plaque d'agrément conformément aux prescriptions de l'Annexe 5 :
 - a) le numéro d'ordre attribué par le constructeur (numéro de fabrication) ; et
 - b) s'ils sont agréés par type de construction, les numéros ou lettres d'identification du type.

Приложение 1

Положения, касающиеся маркировки контейнеров

1. В соответствующем видном месте на контейнере должна быть прочным образом нанесена следующая информация:
 - (a) идентификационные данные владельца или основного предприятия по эксплуатации контейнеров, которые могут либо отображать полное наименование, либо наноситься с помощью принятой системы идентификации, при этом такие символы как эмблемы и флаги исключаются;
 - (b) опознавательные знаки и номера контейнера, данные владельцем или предприятием по эксплуатации контейнеров;
 - (c) вес тары контейнера, включая все его постоянное оборудование.
2. В случае грузовых контейнеров, которые в основном используются для морских перевозок, или в случае других контейнеров, в названии которых используется стандартный префикс ISO (т.е. четыре заглавные буквы, заканчивающиеся на U), информация о владельце или основного предприятия по эксплуатации, серийный номер контейнера и отличительный знак, должны соответствовать Международному стандарту ISO 6346 и приложениям к нему.
3. Для того, чтобы опознавательные знаки и номера, нанесенные на контейнеры с использованием пластиковой ленты, могли рассматриваться в качестве нанесенных прочным образом, должны быть выполнены следующие условия маркировки:
 - (a) применяемое клеящее средство должно отличаться высоким качеством. Предел прочности при растяжении наклеенной ленты должен быть настолько ниже ее клейкости, чтобы было невозможно отклеить ленту, не повредив ее. Литая лента удовлетворяет этим требованиям. Каландрованную ленту использовать не разрешается;
 - (b) в случае необходимости изменения опознавательных знаков и номеров перед наклейкой новой ленты следует полностью снять ленту со старой маркировкой. Воспрещается наклеивать новую ленту на старую.
4. Перечисленные в пункте 3 настоящего приложения требования, касающиеся применения пластиковой ленты для маркировки контейнеров, не исключают возможность применения других способов прочной маркировки контейнеров.
5. На контейнерах, допущенных к перевозке под таможенными пломбами, проставляются, кроме того, следующие данные, которые наносятся также на табличку о допущении в соответствии с положениями Приложения 5:
 - (a) порядковый заводской номер (заводской номер); и
 - (b) в случае, если они допущены по типу конструкции, идентификационные номера или буквы этого типа.

Anexo 1

Disposiciones relativas al marcado de contenedores

1. Los contenedores deberán llevar inscritas de forma duradera y en un lugar adecuado y bien visible las indicaciones siguientes:

- a) identificación del propietario o del operador principal, que se puede proporcionar ya sea mediante la indicación de su nombre completo o mediante un sistema de identificación establecido por la costumbre, con exclusión de símbolos como emblemas o banderas;
- b) marcas y números de identificación del contenedor adoptados por el propietario o el operador, y
- c) tara del contenedor, incluidos todos los elementos permanentes del mismo.

2. Respecto de los contenedores para el transporte de mercancías normalmente destinados para uso marino, o de cualquier otro contenedor que utilice un prefijo estándar ISO (es decir, cuatro letras mayúsculas que terminan con una U), la identificación del propietario o del operador principal y el número de serie de identificación del contenedor y el dígito de control se ajustarán a las especificaciones de la norma internacional ISO 6346 y sus anexos.

3. Para que las marcas y números de identificación que figuren en los contenedores puedan considerarse inscritos de forma duradera, cuando se utilice una hoja de material plástico, deberán cumplirse las condiciones siguientes:

- a) se utilizará un adhesivo de calidad. La banda, una vez aplicada, deberá presentar una resistencia a la tracción menor que la fuerza de adhesión, de forma que sea imposible despegar la banda sin dañarla. Una banda obtenida mediante colada satisface estas exigencias. No podrán utilizarse las bandas fabricadas mediante calandrado;
- b) cuando deban modificarse las marcas y números de identificación, la banda que va a sustituirse deberá retirarse por completo antes de colocar la nueva. No se admitirá la colocación de una banda nueva sobre una banda ya pegada.

4. Las especificaciones relativas a la utilización de una hoja de material plástico para el marcado de los contenedores enunciadas en el apartado 3 del presente apéndice no excluirán la posibilidad de utilizar otros métodos de marcado duradero.

5. Los contenedores homologados para el transporte bajo precinto aduanero deberán llevar además las siguientes indicaciones, que figurarán también en la placa de aprobación, de conformidad con las disposiciones del Anexo 5:

- a) el número de orden atribuido por el fabricante (número de fabricación); y
- b) si han sido aprobados por modelo, los números o letras de identificación del modelo correspondiente.

C.N.328.2019.TREATIES-XI.A.15

Amendments to Annex 4 to the Convention/Amendements à l'annexe 4 de la Convention

Chinese/chinois

附件 4，第 5 条第 2 款(一)项

原案文改为

(一) 集装箱的滑动帘布、底板、门和所有其他构件的装配，应采用如不留下明显痕迹便无法从外部拆卸或更换的装置，或应采用某种方法，按这种办法装配的结构如不留下明显痕迹便无法改装。

附件 4，第 5 条第 2 款(三)项

原案文改为

(三) 滑动帘布导轨、滑动帘布紧固装置和其他活动部分的装配，应保证门和其他活动部分在关闭时和被海关密封的情况下如不留下明显痕迹便无法从外部打开或关闭。滑动帘布导轨、滑动帘布紧固装置和其他活动部分的装配，应保证封闭装置闭合之后，如不留下明显痕迹便无法再次接触到集装箱内部。本规定附图 9 中提供了此类结构系统的示例。

附件 4，新的第 6 条

在经修改的第 5 条之后插入

第 6 条

装备滑动顶篷的集装箱

1. 凡相关时，本规定的第 1、第 2、第 3、第 4 和第 5 条应适用于装备滑动顶篷的集装箱。此外，此类集装箱应符合本条的规定。

2. 滑动顶篷应符合以下(一)至(三)项的要求。

(一) 滑动顶篷的装配，应采用如不留下明显痕迹便无法从外部拆卸或更换的装置，或应采用某种方法，按这种办法装配的结构如不留下明显痕迹便无法改装。

(二) 滑动顶篷应与集装箱前侧顶部的坚实部分重叠，使之无法被从顶侧梁的上沿揭开。在集装箱两侧的顶篷褶皱边处，应以如不留下明显痕迹便无法拆卸和重新穿入的方式，穿入与集装箱等长的预应力钢缆。顶篷应固定在滑动支架上，固定方式应保证如不留下明显痕迹便无法拆卸和重新固定顶篷。

(三) 滑动顶篷导轨、滑动顶篷紧固装置和其他活动部分的装配，应保证门、顶篷和其他活动部分在关闭时和被海关密封的情况下如不留下明显痕迹便无法从外部打开或关闭。滑动顶篷导轨、滑动顶篷紧固装置和其他活动部分的装配，应保证封闭装置闭合之后，如不留下明显痕迹便无法再次接触到集装箱内部。

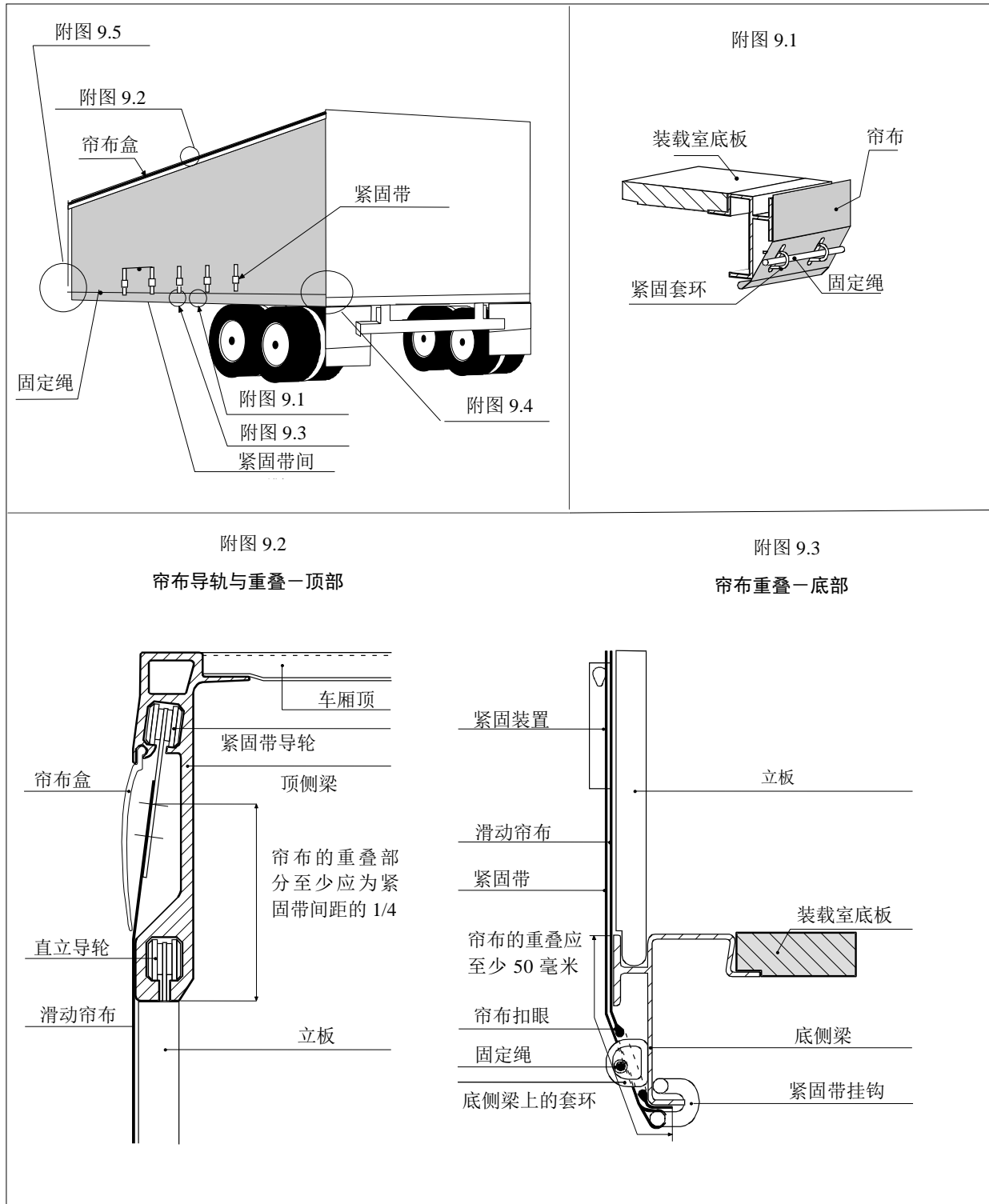
本规定附图 10 中提供了此类结构系统的示例。

附件 4, 附图 9

原附图 9 改为

附图 9

装备滑动帘布的集装箱构造示例

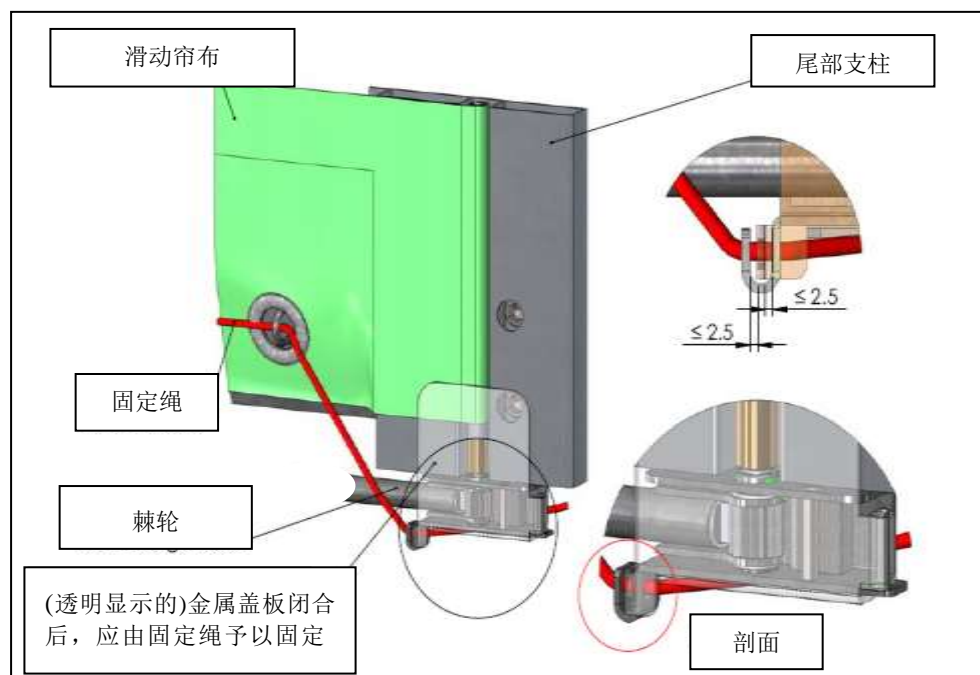


续附图 9

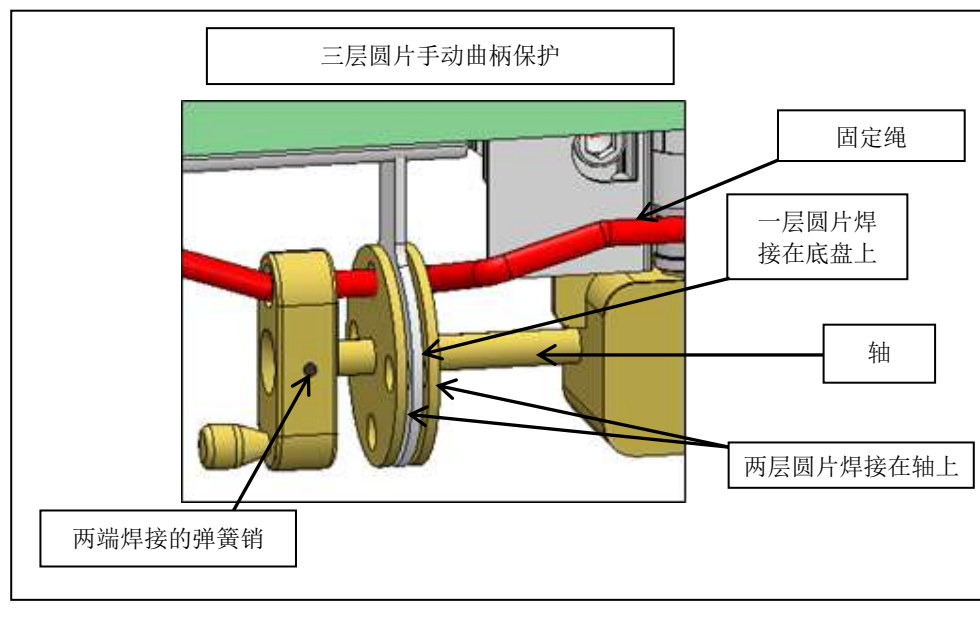
附图 9.4

为了在水平方向紧固滑动帘布, (通常应在集装箱尾部)使用棘轮。本图显示了(a)和(b)两种使用棘轮或齿轮箱固定的示例。

(a) 棘轮固定



(b) 齿轮箱固定

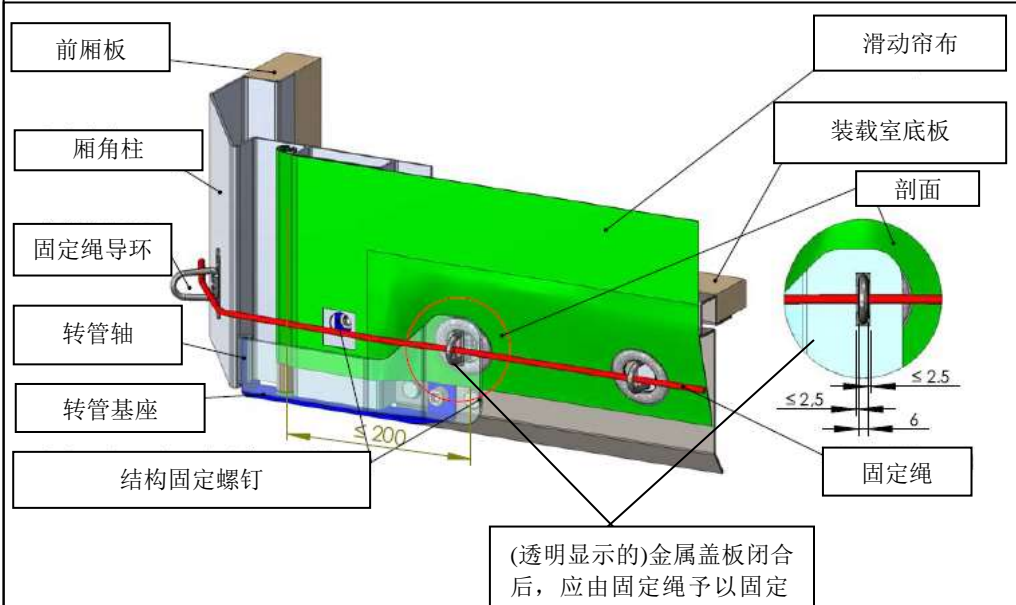


续附图 9

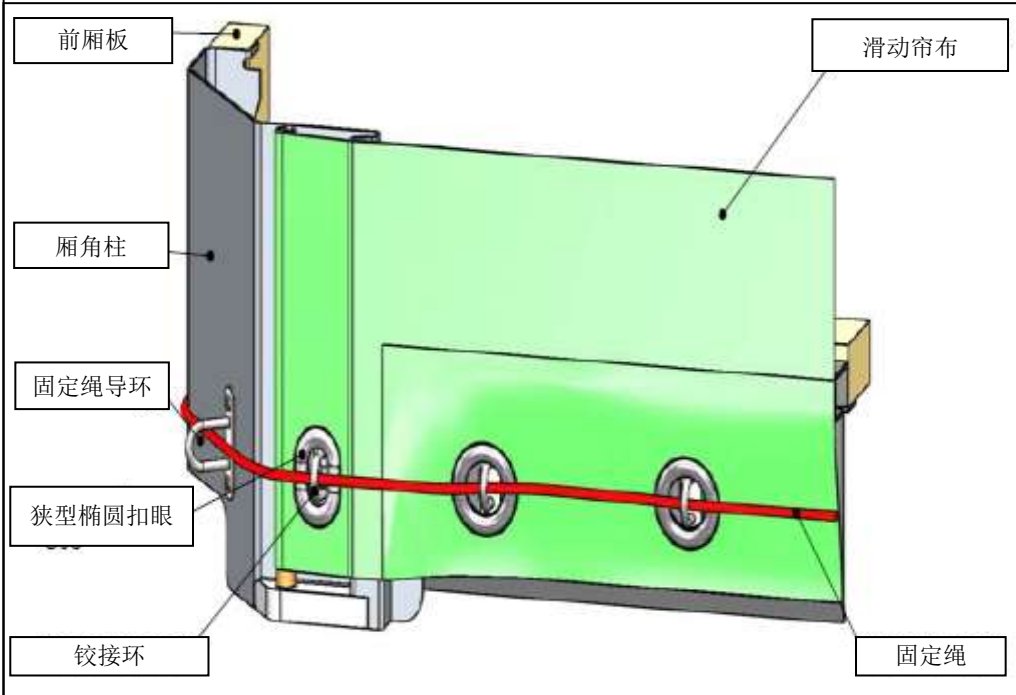
附图 9.5

为了将滑动帘布固定在另一侧(通常为集装箱前侧), 可使用以下系统(a)或系统(b)。

(a) 金属盖板



(b) 狭型椭圆扣眼, 防止紧固管抬起的系统

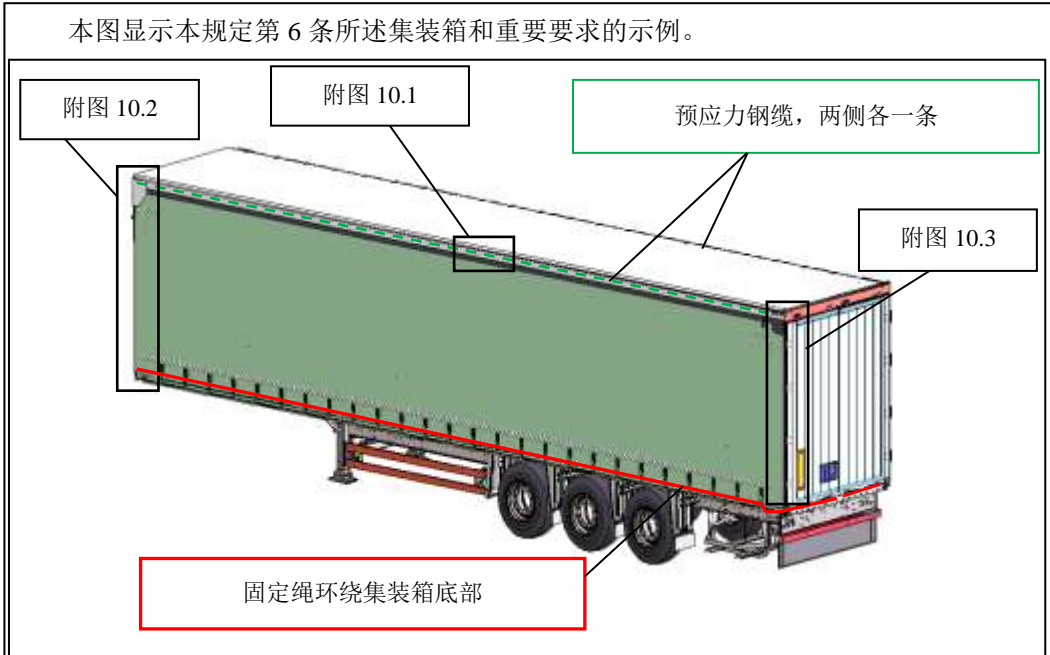


附件 4, 新的附图 10

在新的附图 9 之后插入

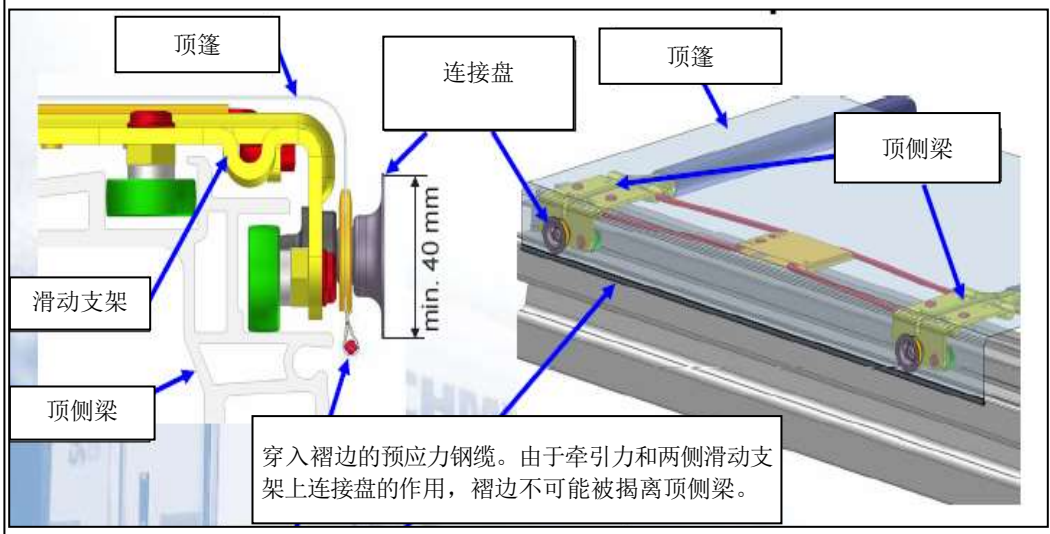
附图 10

装备滑动顶篷的集装箱构造示例



附图 10.1

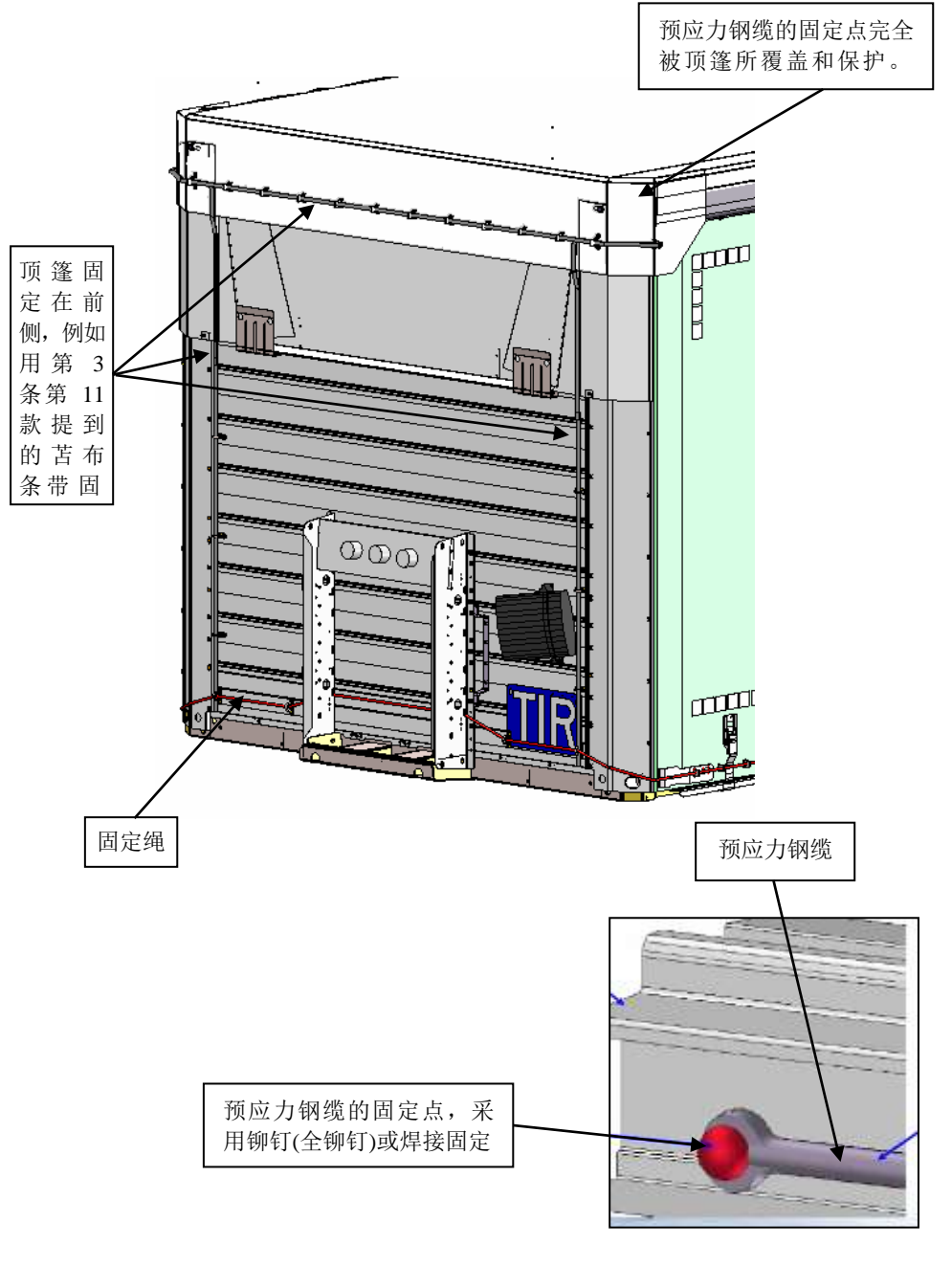
集装箱两侧各固定一条穿入褶边的预应力钢缆。预应力钢缆的两端应分别固定在车厢的前侧(见附图 10.2)和尾部(见附图 10.3)。由于牵引力和两侧滑动支架上连接盘的作用, 穿有预应力钢缆的褶边不可能被揭离顶侧梁。



续附图 10

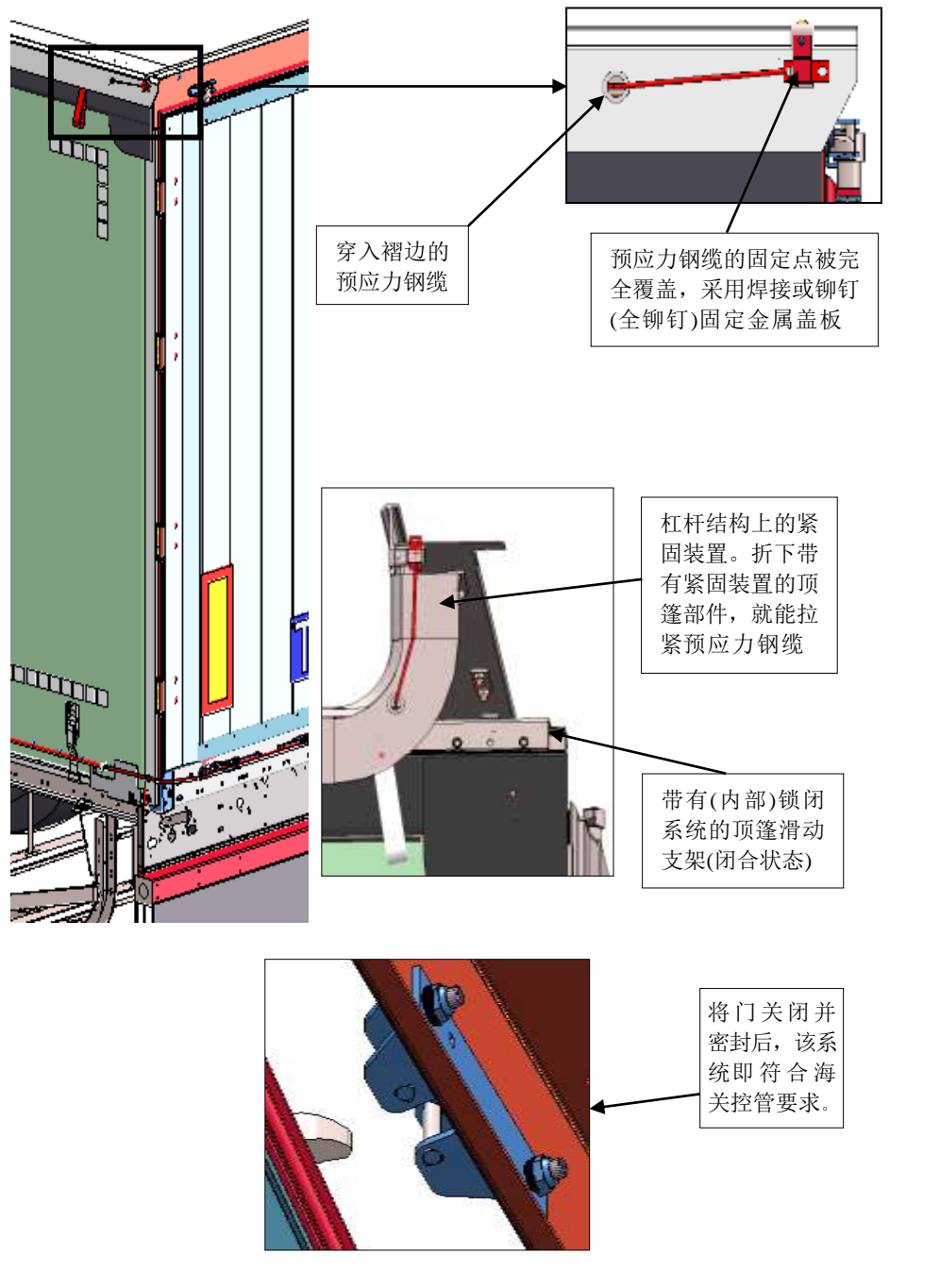
附图 10.2

滑动顶篷应与集装箱前侧顶部的坚实部分重叠，使之无法被从顶侧梁的上沿揭开。



附图 10.3

在车尾顶部安装隔板之类的特殊装置，防止有人在门已关闭和密封的情况下能不留下明显痕迹就接触到集装箱内部。



English/anglais

Annex 4, Article 5, paragraph 2, (i)

For the existing text substitute

(i) The sliding sheets, floor, doors and all other constituent parts of the container shall be assembled either by means of devices which cannot be removed and replaced from the outside without leaving obvious traces, or by such methods as will produce a structure which cannot be modified without leaving obvious traces.

Annex 4, Article 5, paragraph 2, (iii)

For the existing text substitute

(iii) The sliding sheet guidance, sliding sheet tension devices and other movable parts shall be assembled in such a way that when closed, and Customs sealed, doors and other movable parts cannot be opened or closed from the outside without leaving obvious traces. The sliding sheet guidance, sliding sheet tension devices and other movable parts shall be assembled in such a way that it is impossible to gain access to the container without leaving obvious traces once the closing devices has been secured. An example of such a system of construction is given in sketch No. 9 appended to these Regulations.

Annex 4, new Article 6

After the modified Article 5 insert

Article 6

Containers with a sheeted sliding roof

1. Where applicable, the provisions of Articles 1, 2, 3, 4 and 5 of these Regulations shall apply to containers with a sheeted sliding roof. In addition, these containers shall conform to the provisions of this Article.
2. The sheeted sliding roof shall fulfil the requirements set out in (i) to (iii) below.
 - (i) The sheeted sliding roof shall be assembled either by means of devices which cannot be removed and replaced from the outside without leaving obvious traces, or by such methods as will produce a structure which cannot be modified without leaving obvious traces.
 - (ii) The sliding roof sheet shall overlap with the solid part of the roof at the front side of the container, so that the roof sheet cannot be pulled over the top edge of the upper cantrail. In the length of the container, at both sides, in the hem of the roof sheet, a pre-stressed steel cable shall be inserted in such a way that it cannot be removed and re-inserted without leaving obvious traces. The roof sheet shall be secured to the sliding carriage in such a way that it cannot be removed and re-secured without leaving obvious traces.
 - (iii) The sliding roof guidance, the sliding roof tension devices and other movable parts shall be assembled in such a way that when closed, and Customs sealed, doors, roof and other movable parts cannot be opened or closed from the outside without leaving obvious traces. The sliding roof guidance, sliding roof tension devices and other movable parts shall be assembled in such a way that it is impossible to gain access to the container without leaving obvious traces once the closing devices have been secured.

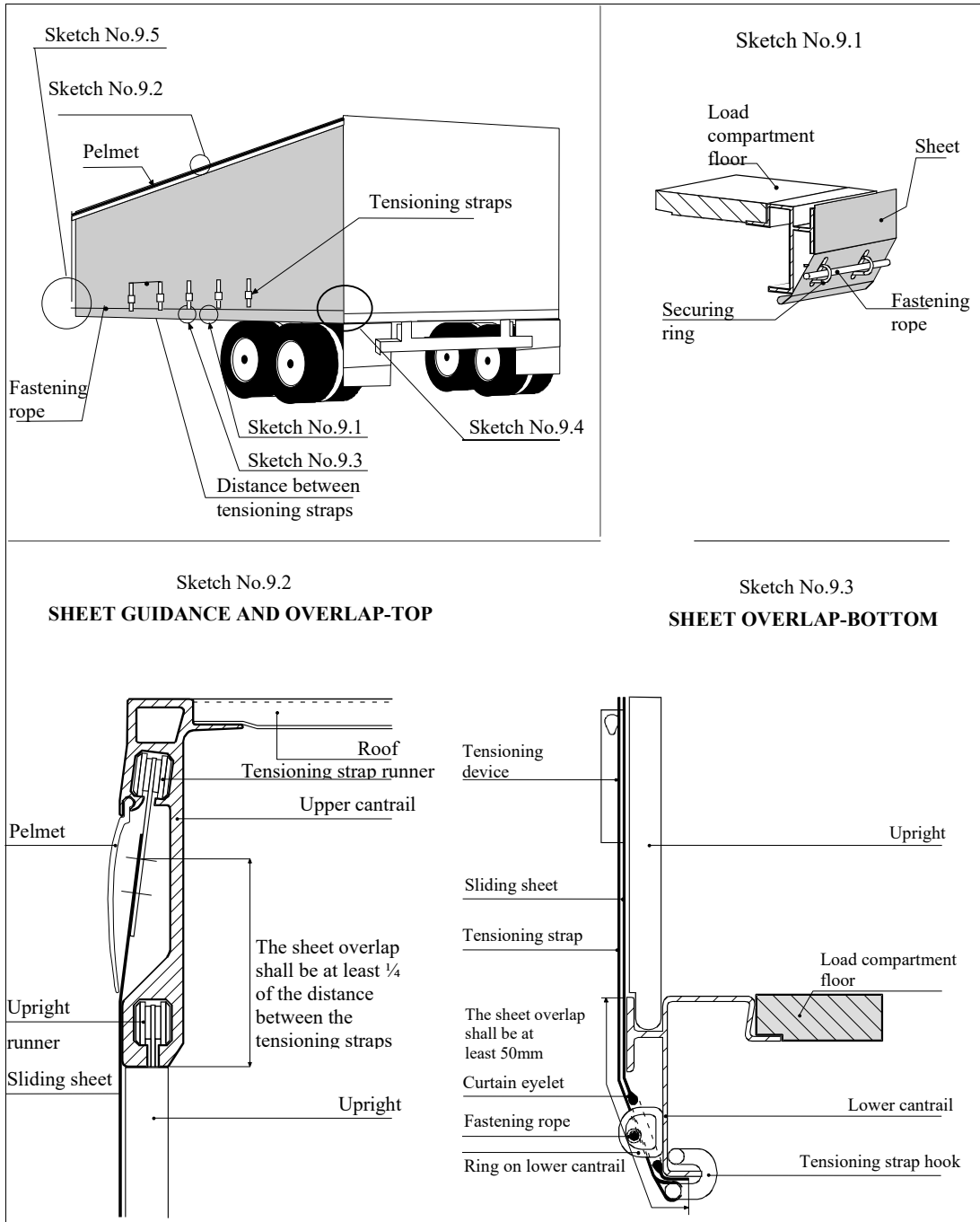
An example of a possible system of construction is shown in sketch No. 10, appended to these Regulations.

Annex 4, Sketch No. 9

For the existing Sketch No. 9 substitute

Sketch No. 9

EXAMPLE OF A CONSTRUCTION OF A CONTAINER WITH SLIDING SHEETS

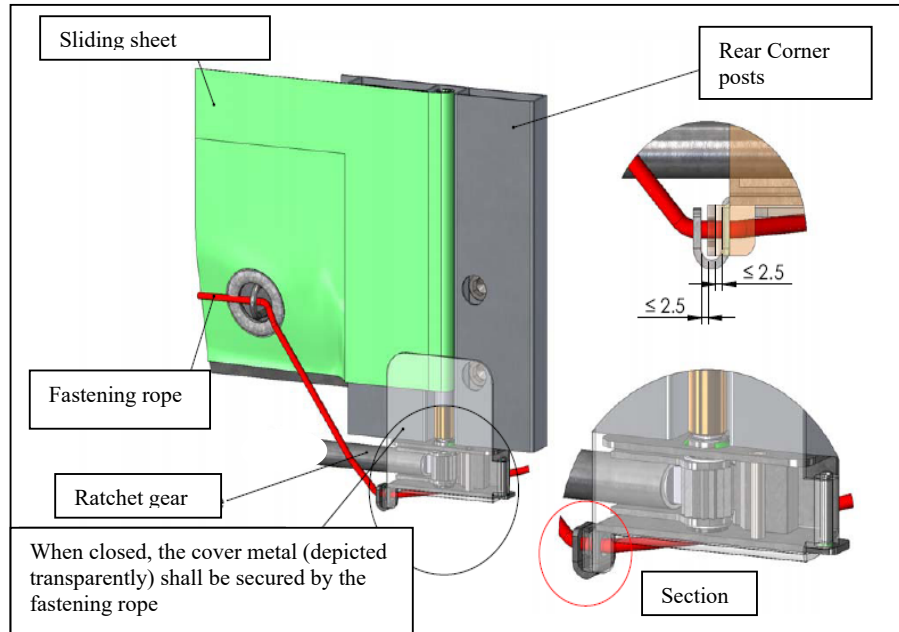


Sketch No. 9 continued

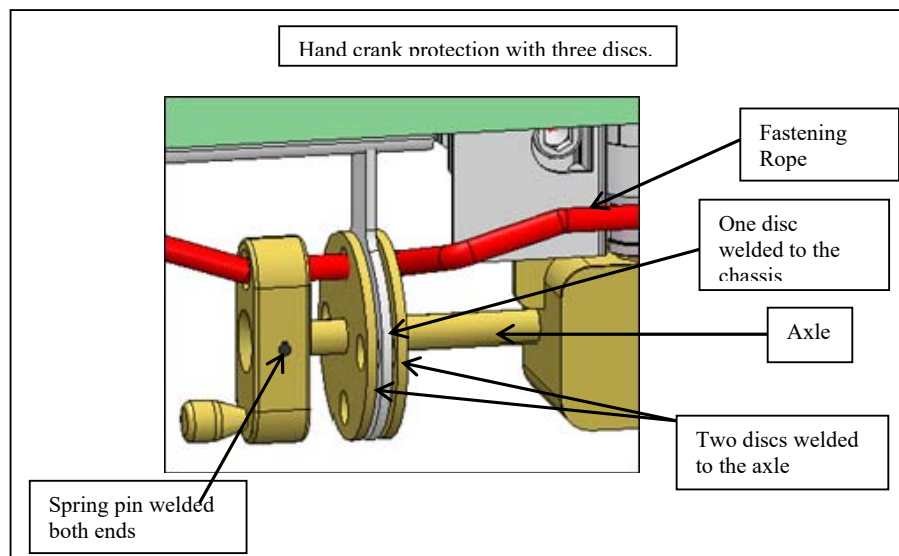
Sketch No. 9.4

To tighten the sliding sheets in the horizontal direction, a ratchet gear is used (normally at the rear end of the container). This sketch shows two examples, (a) and (b), of how the ratchet or gearbox may be secured.

(a) Ratchet securing



(b) Gearbox securing

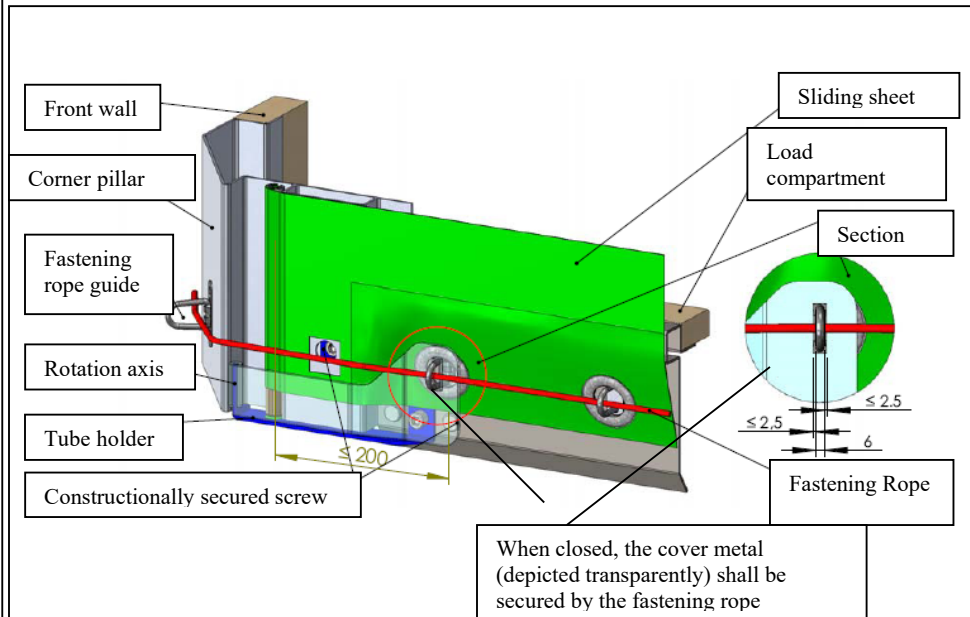


Sketch No. 9 continued

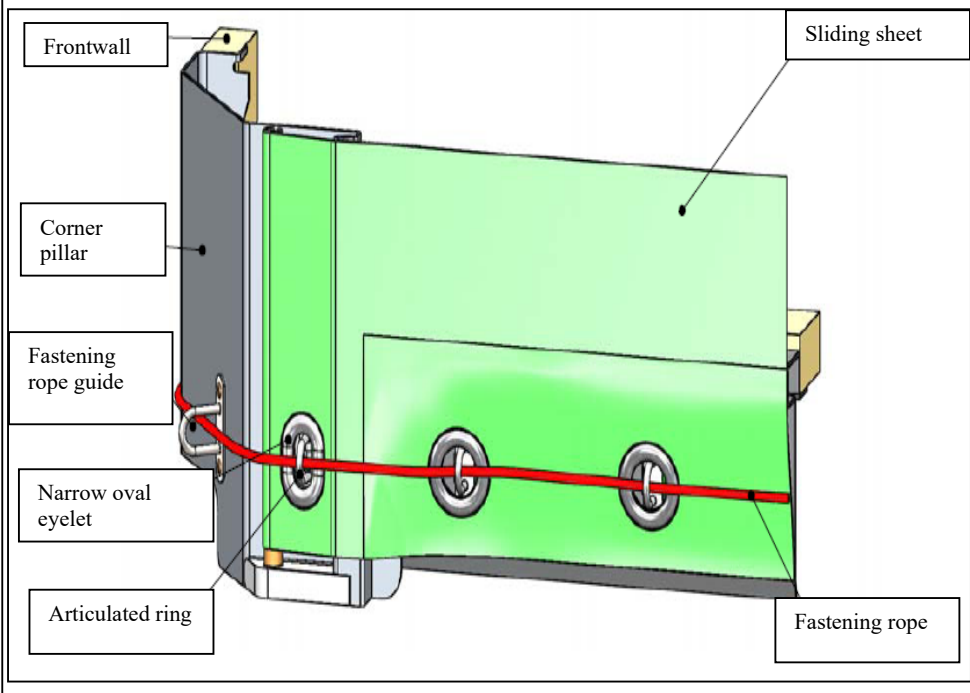
Sketch No. 9.5

To fix the sliding sheet on the other side (normally the front of the container), the following systems, (a) or (b), may be used.

(a) Cover metal



(b) Narrow oval eyelet, anti-lifting system for the tensioning tube



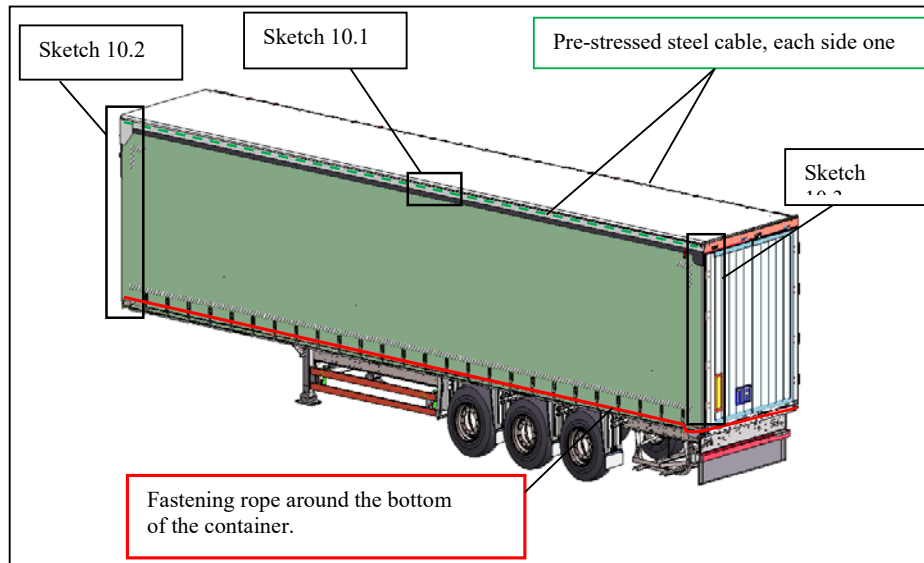
Annex 4, new Sketch No. 10

After new Sketch No. 9 insert

Sketch No. 10

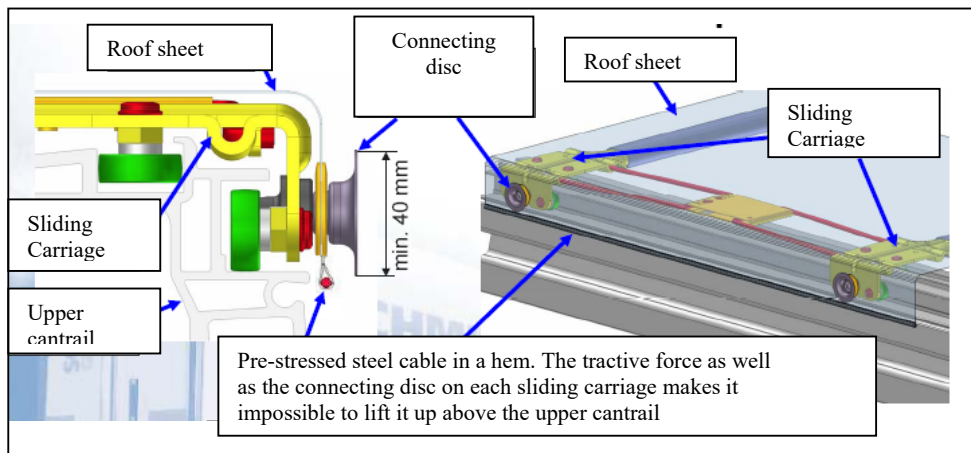
EXAMPLE OF A CONSTRUCTION OF A CONTAINER WITH A SHEETED SLIDING ROOF

This sketch shows an example of a container and the important requirements described in Article 6 of these Regulations.



Sketch No. 10.1

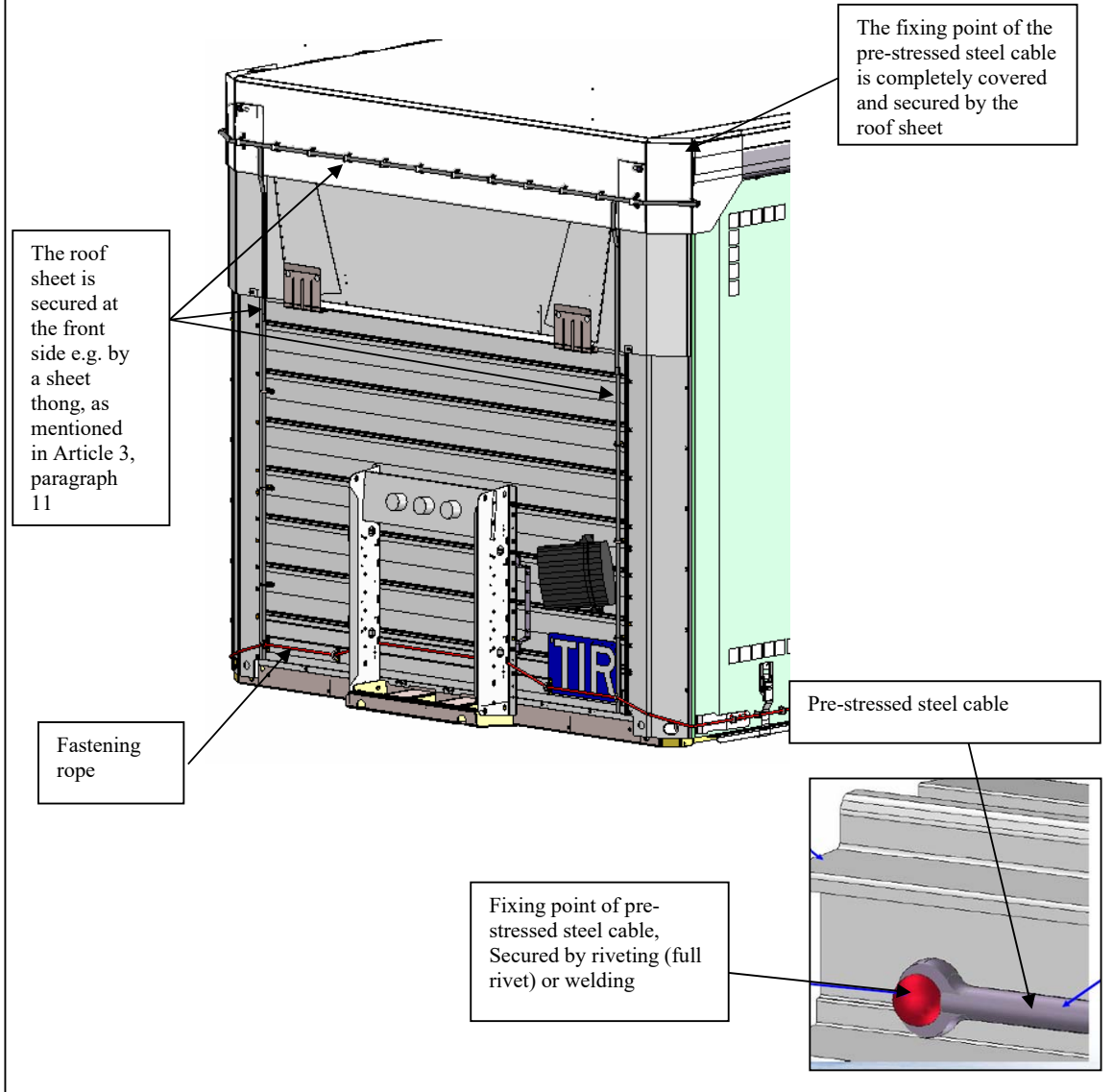
Two pre-stressed steel cables, embedded in a hem, are fixed on each side of the container. This pre-stressed steel cable is fixed to the front (see sketch 10.2) and rear of the body (see sketch 10.3). The tractive force as well as the connecting disc on each sliding carriage makes it impossible to lift the hem with the pre-stressed steel cable above the upper cantrail.



Sketch No. 10 continued

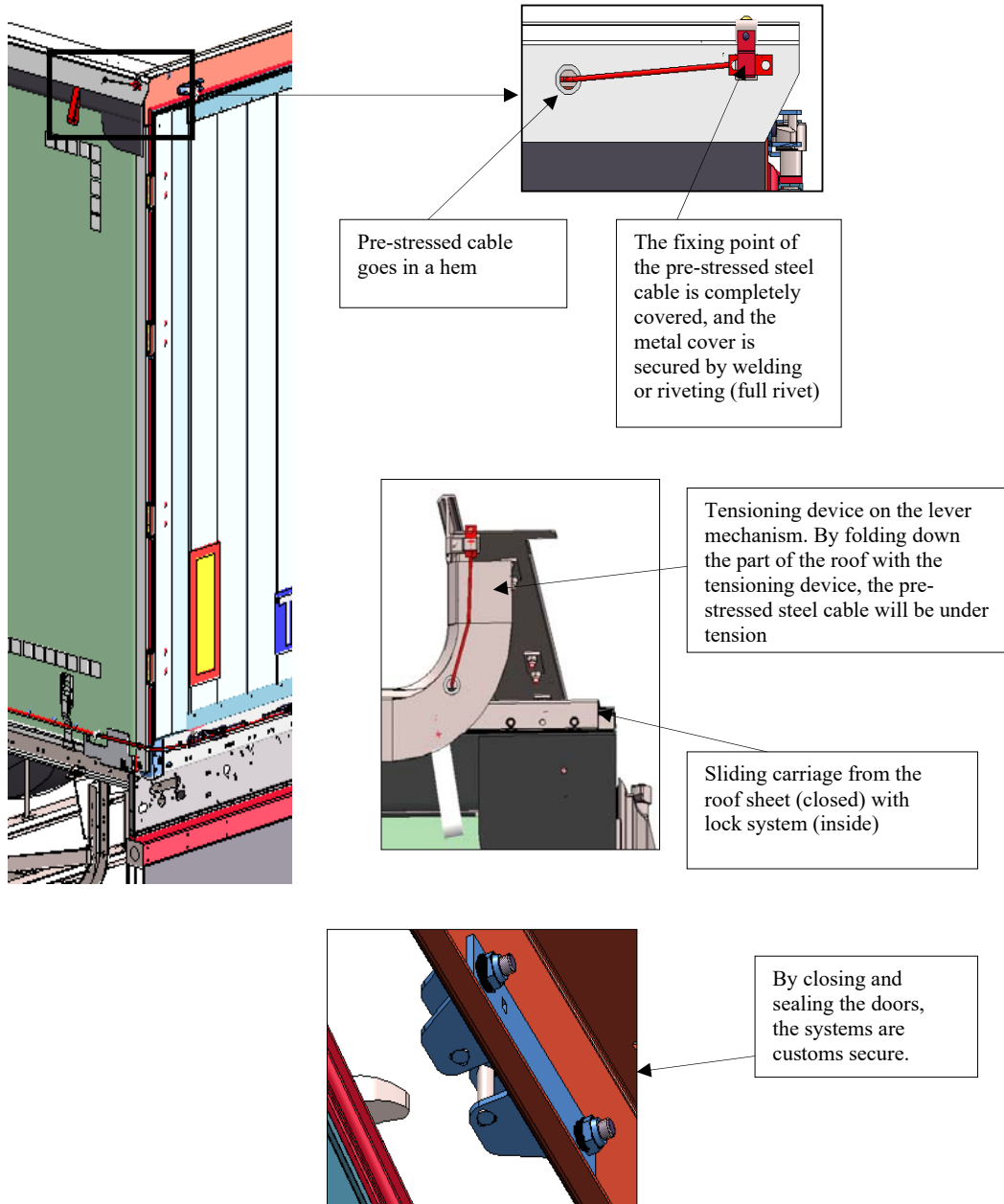
Sketch No.10.2

The sliding roof sheet shall overlap with the solid part of the roof at the front side of the container, so that the roof sheet cannot be pulled over the top edge of the upper cantrail



Sketch No.10.3

At the rear, a special device, such as a baffle plate, is fitted to the roof, preventing access to the container, without leaving obvious traces when the doors are closed and sealed.



French/français

Annexe 4, article 5, paragraphe 2, alinéa i)

Modifier comme suit:

«i) Les bâches coulissantes, plancher, portes et tous autres éléments constitutifs du conteneur doivent être assemblés soit au moyen de dispositifs ne pouvant être enlevés et remis en place de l'extérieur sans laisser de traces visibles, soit selon des méthodes ayant pour effet de constituer un ensemble ne pouvant être modifié sans laisser de traces visibles.»

Annexe 4, article 5, paragraphe 2, alinéa iii)

Modifier comme suit:

«iii) Le système de guidage et les dispositifs de tension des bâches coulissantes ainsi que les autres parties mobiles doivent être assemblés de telle manière qu'on ne puisse ouvrir ni fermer de l'extérieur sans laisser de traces visibles les portes et autres parties mobiles une fois celles-ci fermées et scellées pour la douane. Le système de guidage et les dispositifs de tension des bâches coulissantes ainsi que les autres parties mobiles doivent être assemblés de telle manière qu'il soit impossible d'accéder au conteneur sans laisser de traces visibles une fois que les dispositifs de fermeture ont été scellés. Le croquis n° 9 figurant en appendice au présent Règlement illustre un exemple d'un tel système de construction.»

Annexe 4, nouvel article 6

Après l'article 5 modifié, ajouter un nouvel article 6, libellé comme suit:

«Article 6

Conteneurs à bâche de toit coulissante

1. Lorsqu'il y a lieu, les dispositions des articles 1, 2, 3, 4 et 5 du présent Règlement s'appliquent aux conteneurs à bâche de toit coulissante. En outre, ces conteneurs doivent être conformes aux dispositions du présent article.
2. La bâche de toit coulissante doit être conforme aux prescriptions des alinéas i) à iii) ci-après:
 - i) La bâche de toit coulissante doit être assemblée soit au moyen de dispositifs ne pouvant être enlevés et remis en place de l'extérieur sans laisser de traces visibles, soit par des méthodes ayant pour effet de constituer un ensemble ne pouvant être modifié sans laisser de traces visibles;
 - ii) La bâche de toit coulissante doit recouvrir la partie pleine du toit à l'avant du conteneur de telle manière qu'elle ne puisse être tirée par-dessus l'arête supérieure de la longrine supérieure. Dans la longueur du conteneur, des deux côtés, un câble en acier précontraint doit être inséré dans l'ourlet de la bâche de toit de telle manière qu'on ne puisse le retirer et le réinsérer sans laisser de traces visibles. La bâche de toit doit être fixée au chariot de coulissage de telle manière qu'on ne puisse la retirer et la fixer de nouveau sans laisser de traces visibles;
 - iii) Le système de guidage et les dispositifs de tension de la bâche de toit coulissante ainsi que les autres parties mobiles doivent être assemblés de manière qu'on ne puisse ouvrir ni fermer de l'extérieur les portes, le toit et les autres parties mobiles sans laisser de traces visibles une fois qu'ils sont fermés et scellés pour la douane. Le système de guidage et les dispositifs de tension de la bâche de toit coulissante ainsi que les autres parties mobiles doivent être assemblés de telle manière que, une fois que les dispositifs de fermeture ont été scellés, il soit impossible d'accéder au conteneur sans laisser de traces visibles.

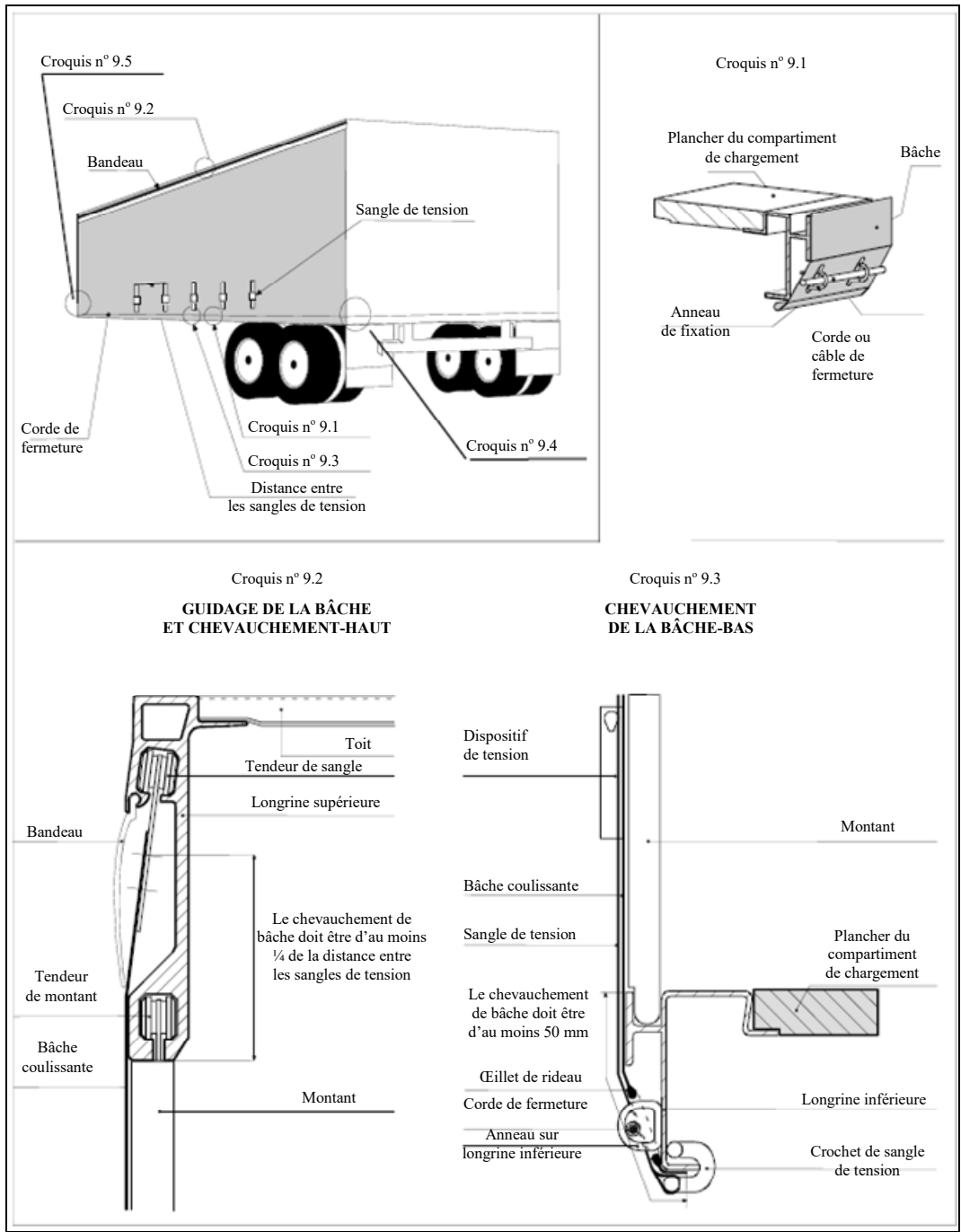
Le croquis n° 10 figurant en appendice au présent Règlement illustre un exemple possible d'un tel système de construction.»

Annexe 4, croquis n° 9

Remplacer le croquis n° 9 par le suivant:

Croquis n° 9

EXEMPLE DE CONSTRUCTION D'UN CONTENEUR À BÂCHES COULISSANTES

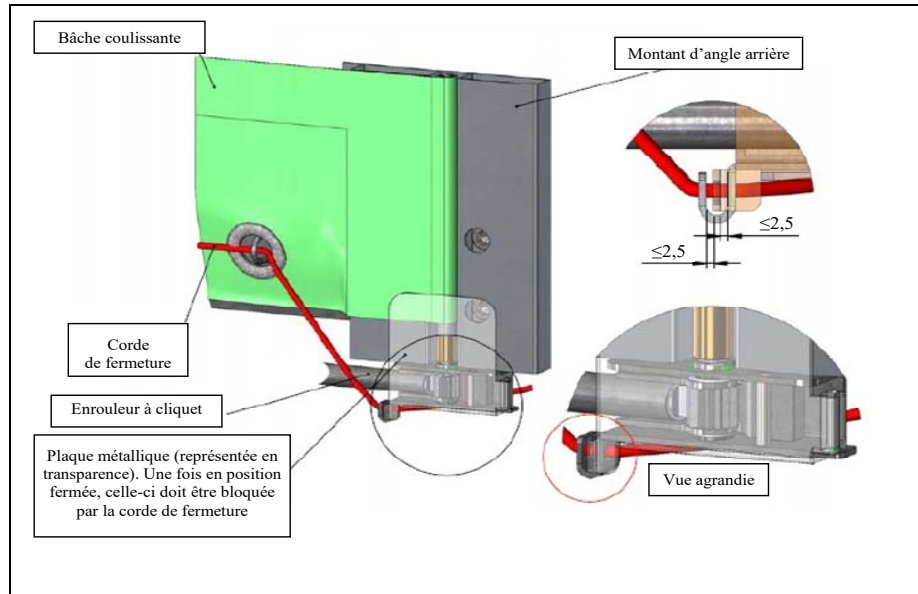


Croquis n° 9 (suite)

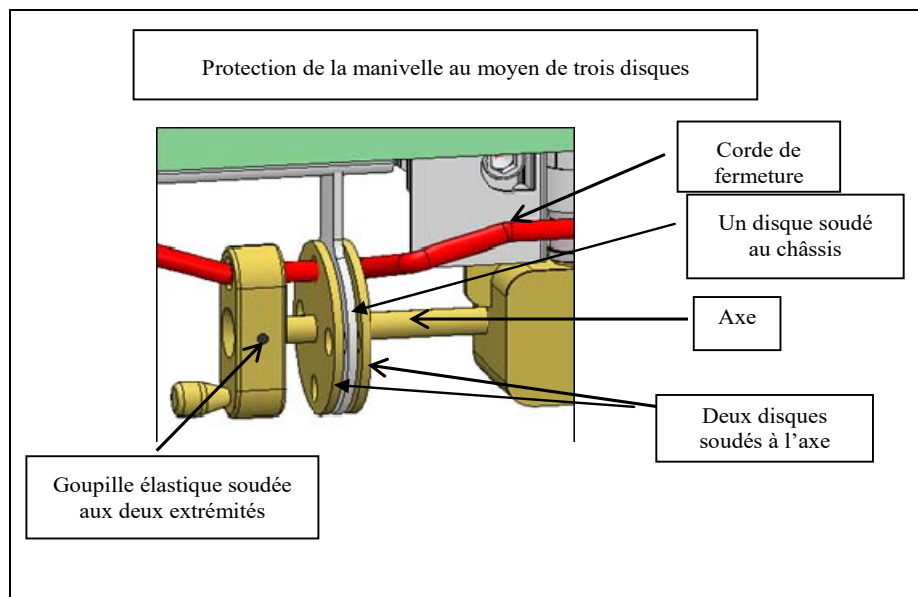
Croquis n° 9.4

Pour tendre la bâche coulissante horizontalement, on utilise un enrouleur à cliquet (habituellement à l'arrière du conteneur). Le présent croquis donne deux exemples a) et b) de la manière de verrouiller l'enrouleur à cliquet ou le tendeur à réducteur.

a) Verrouillage de l'enrouleur à cliquet



b) Verrouillage du tendeur à réducteur

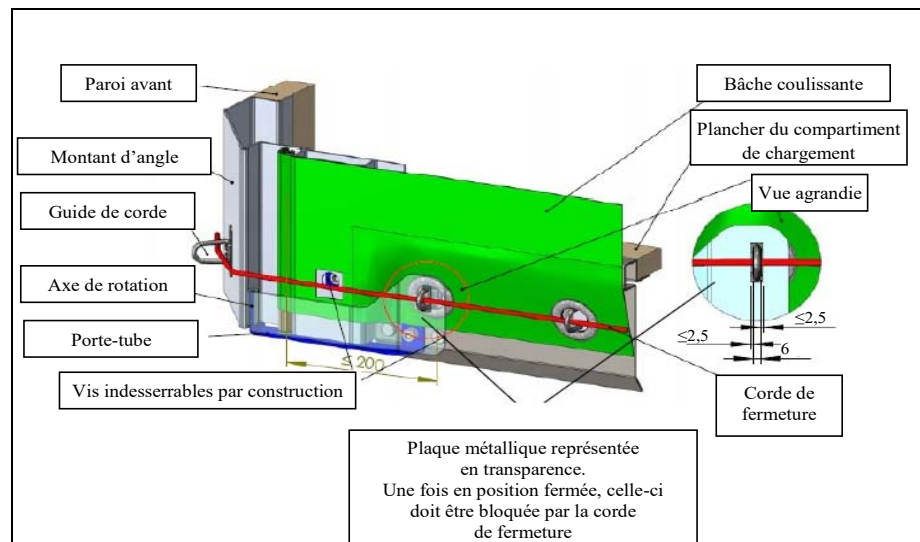


Croquis n° 9 (suite)

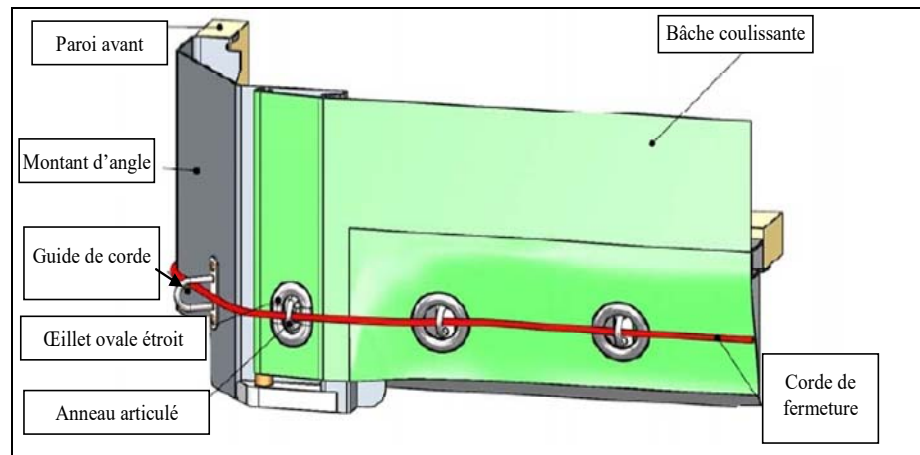
Croquis n° 9.5

Pour fixer la bâche coulissante de l'autre côté (habituellement à l'avant du véhicule), on peut utiliser les systèmes a) ou b) suivants.

a) Plaque métallique



b) Œillet ovale étroit et système antilevage pour le tube de tension



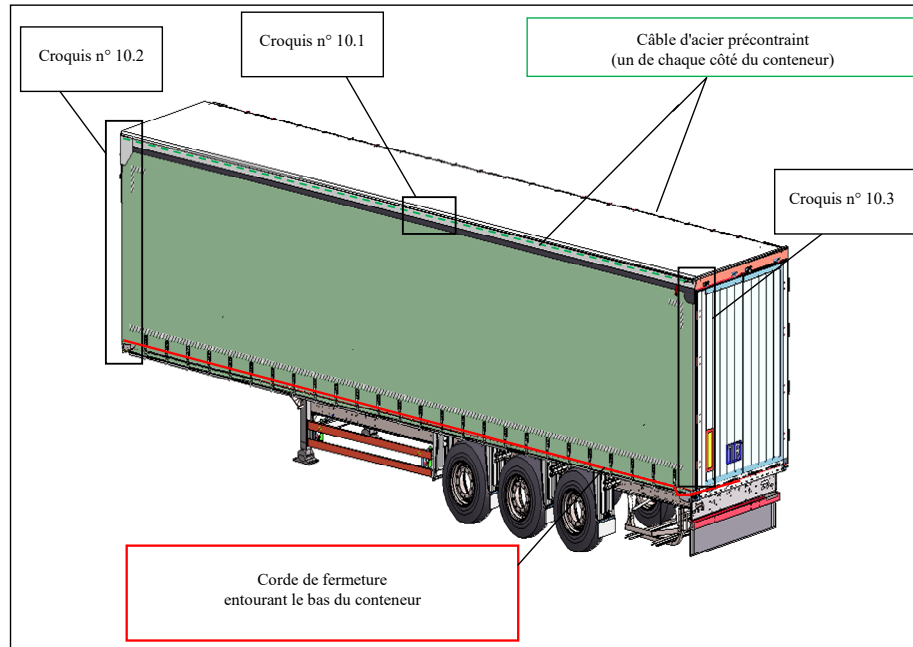
Annexe 4, nouveau croquis n° 10

Après le nouveau croquis n° 9, ajouter un nouveau croquis n° 10, ainsi conçu:

Croquis n° 10

**EXEMPLE DE CONSTRUCTION D'UN CONTENEUR À BÂCHE
DE TOIT COULISSANTE**

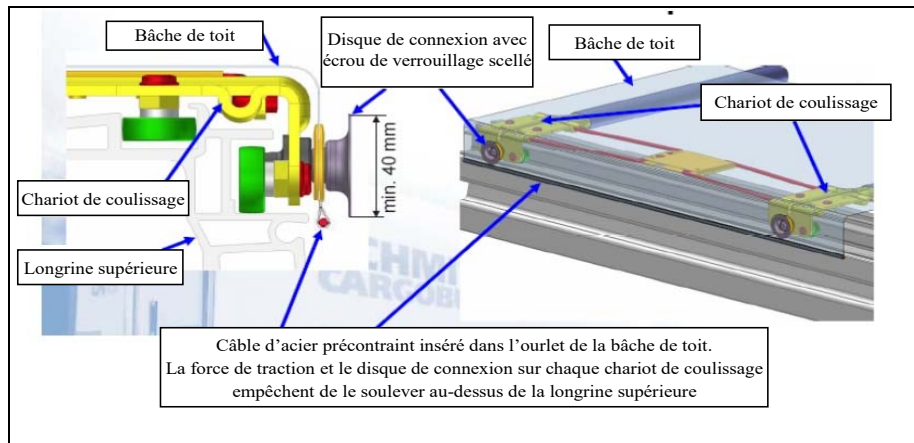
Ce croquis illustre un exemple de conteneur ainsi que certains points importants décrits à l'article 6 du présent Règlement.



Croquis n° 10 (*suite*)

Croquis n° 10.1

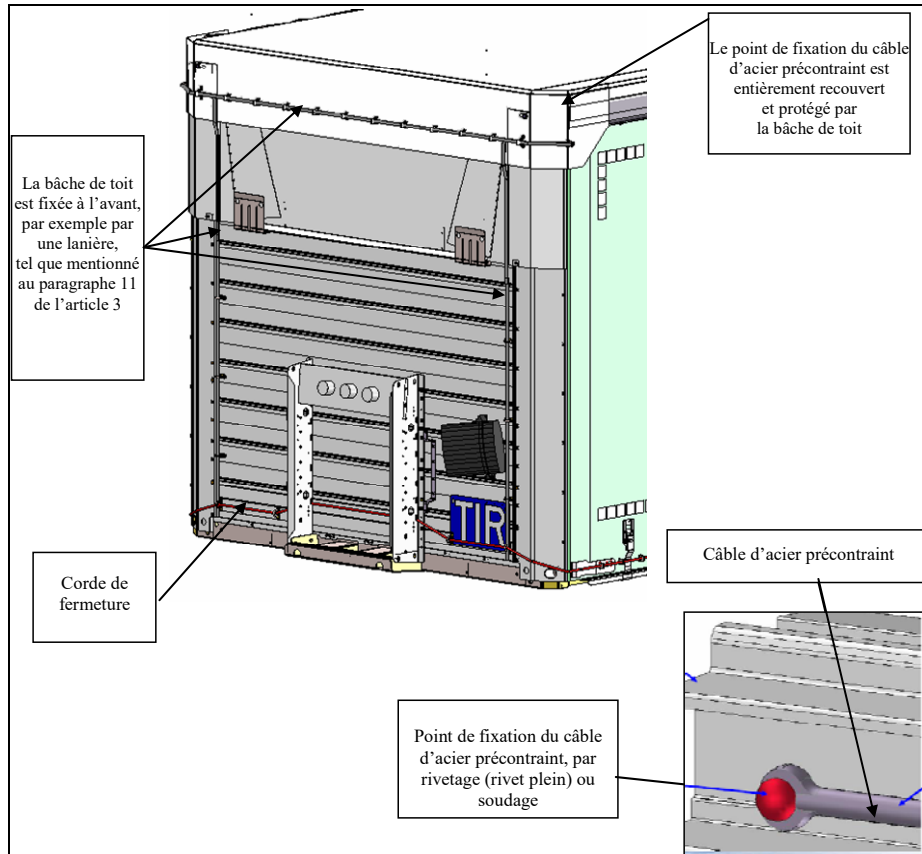
Deux câbles d'acier précontraint, insérés dans l'ourlet des bâches latérales, sont fixés de part et d'autre du conteneur. Chacun d'eux est fixé à l'avant (voir croquis 10.2) et à l'arrière du conteneur (voir croquis 10.3). La force de traction et le disque de connexion sur chaque chariot de coulissage empêchent de soulever le câble et l'ourlet au-dessus de la longrine supérieure.



Croquis n° 10 (*suite*)

Croquis n° 10.2

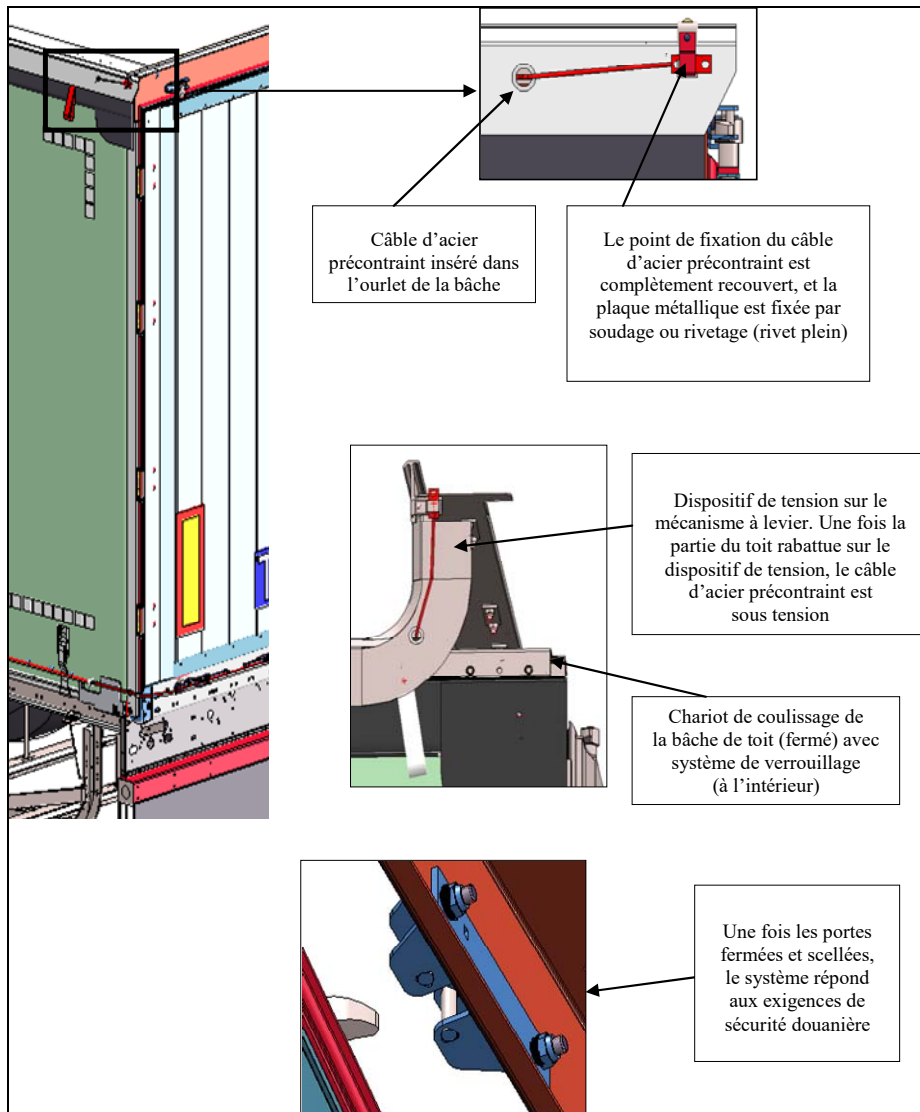
La bâche de toit coulissante doit recouvrir la partie pleine du toit à l'avant du conteneur de telle manière qu'elle ne puisse être tirée par-dessus l'arête supérieure de la longrine supérieure.



Croquis n° 10 (suite)

Croquis n° 10.3

À l'arrière, un dispositif spécial, par exemple une plaque déflectrice, est monté sur le toit et empêche d'accéder au conteneur sans laisser de traces visibles une fois les portes fermées et scellées.



Russian/russe

Подпункт 2 i) статьи 5 приложения 4

Существующий текст *заменить* следующим текстом:

«i) Скользящие по́лы, пол, двери и все другие составные части контейнера должны соединяться либо с помощью приспособлений, которые не могут быть сняты снаружи и вновь поставлены на место без оставления видимых следов, либо с помощью методов, обеспечивающих такую конструкцию, которая не может быть изменена без оставления видимых следов».

Подпункт 2 iii) статьи 5 приложения 4

Существующий текст *заменить* следующим текстом:

«iii) Направляющий элемент скользящей по́лы, устройства натяжения скользящей по́лы и другие подвижные части должны соединяться таким образом, чтобы закрытые и опечатанные таможенными пломбами двери и другие подвижные части нельзя было открыть или закрыть снаружи без оставления видимых следов. Направляющий элемент скользящей по́лы, устройства натяжения скользящей по́лы и другие подвижные части должны соединяться таким образом, чтобы после запираания запорных устройств исключалась возможность доступа в контейнер без оставления видимых следов. Пример подобной системы конструкции изображен на рис. 9, прилагаемом к настоящим Правилам».

Приложение 4, новая статья 6

После измененной статьи 5 *включить*

«Статья 6

Контейнеры с крытой брезентом раздвижной крышей

1. Положения статей 1, 2, 3, 4 и 5 настоящих Правил распространяются на контейнеры с крытой брезентом раздвижной крышей в той мере, в какой они могут к ним применяться. Кроме того, эти контейнеры должны соответствовать положениям настоящей статьи.
2. Крытая брезентом раздвижная крыша должна отвечать требованиям, изложенным в подпунктах i)–iii) ниже.
 - i) Крытая брезентом раздвижная крыша должна соединяться либо с помощью приспособлений, которые не могут быть сняты снаружи и вновь поставлены на место без оставления видимых следов, либо с помощью методов, обеспечивающих такую конструкцию, которая не может быть изменена без оставления видимых следов.
 - ii) Пола крыши перекрывает жесткую часть крыши спереди грузового отделения, с тем чтобы полу крыши нельзя было стянуть через верхний край верхнего пояса. По всей длине контейнера с обеих сторон в кромку по́лы крыши заделывается предварительно напряженный стальной трос таким образом, чтобы его нельзя было вытащить и снова вставить без оставления видимых следов. Пола крыши должна быть надежно прикреплена к салазкам таким образом, чтобы ее нельзя было снять и снова закрепить без оставления видимых следов.
 - iii) Направляющий элемент раздвижной крыши, устройства натяжения раздвижной крыши и другие подвижные части должны соединяться таким образом, чтобы закрытые и

опечатанные таможенными пломбами двери, крыша и другие подвижные части нельзя было открыть или закрыть снаружи без оставления видимых следов. Направляющий элемент раздвижной крыши, устройства натяжения раздвижной крыши и другие подвижные части должны соединяться таким образом, чтобы после запираения запорных устройств исключалась возможность доступа в контейнер без оставления видимых следов.

Пример подобной системы конструкции показан на рис. 10, прилагаемом к настоящим Правилам».

Приложение 4, рисунок 9

Нынешний рисунок 9 заменить следующим рисунком:

**«Рисунок 9
ОБРАЗЕЦ КОНСТРУКЦИИ КОНТЕЙНЕРА СО СКОльзяЩИМИ
ПОлами»**

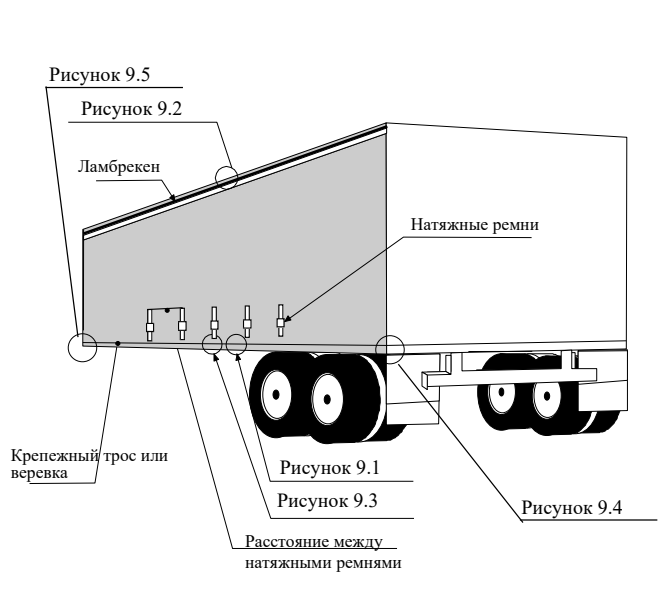
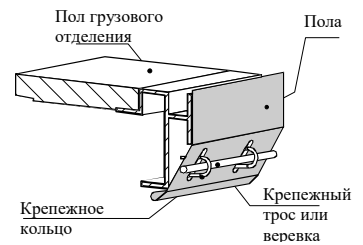
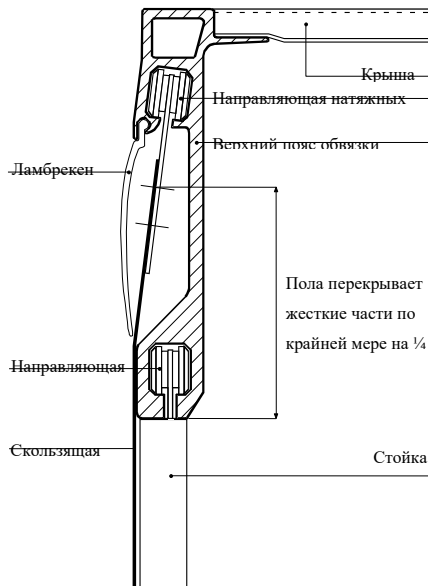


Рисунок 9.1



**Рисунок 9.2
НАПРАВЛЯЮЩИЙ ЭЛЕМЕНТ
И ПЕРЕКРЫТИЕ СКОльзяЩЕЙ ПОЛЫ
– ВЕРХ**



**Рисунок 9.3
ПЕРЕКРЫТИЕ СКОльзяЩЕЙ
ПОЛЫ – НИЗ**

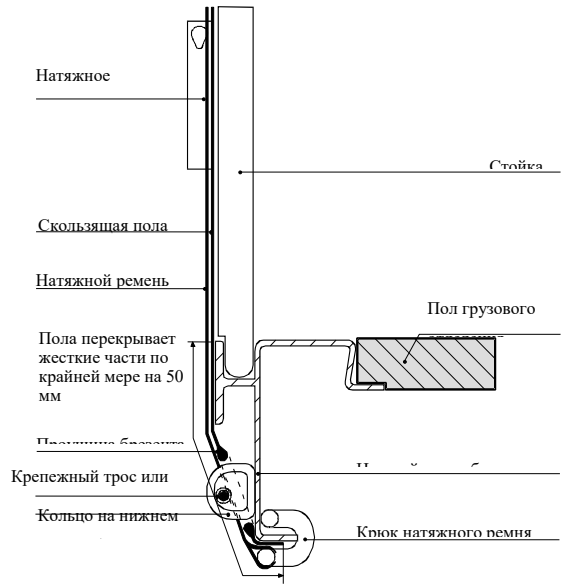
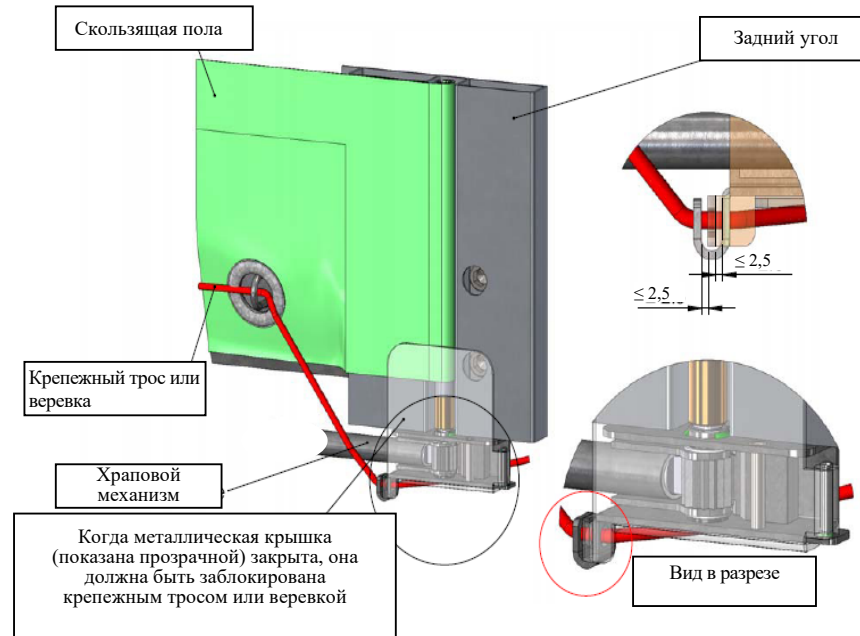


Рисунок 9 (продолжение)

Рисунок 9.4

Для натяжения скользящих пол в горизонтальном направлении используется храповой механизм (обычно в задней части контейнера). На рисунке показаны два примера – а) и б) – возможных способов блокировки храповика или храпового механизма.

а) Блокировка храповика



б) Блокировка храпового механизма

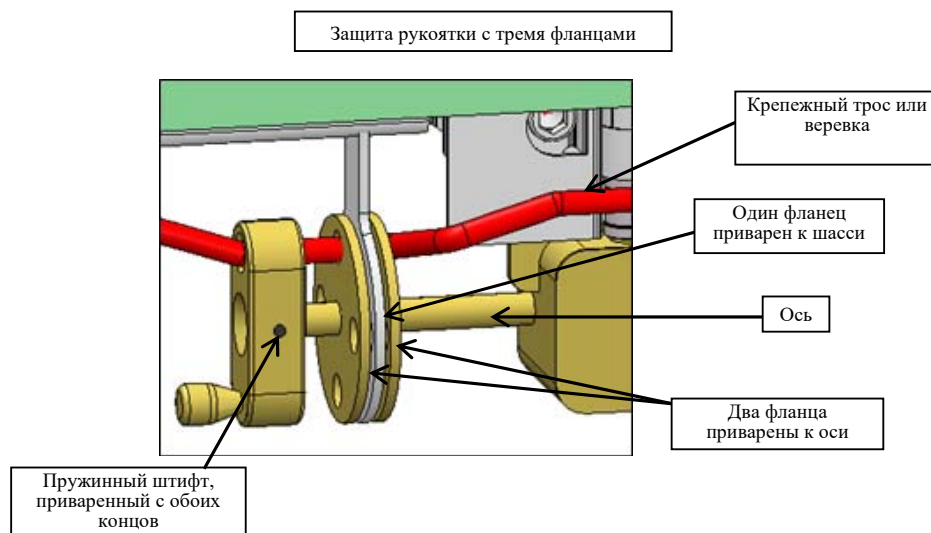
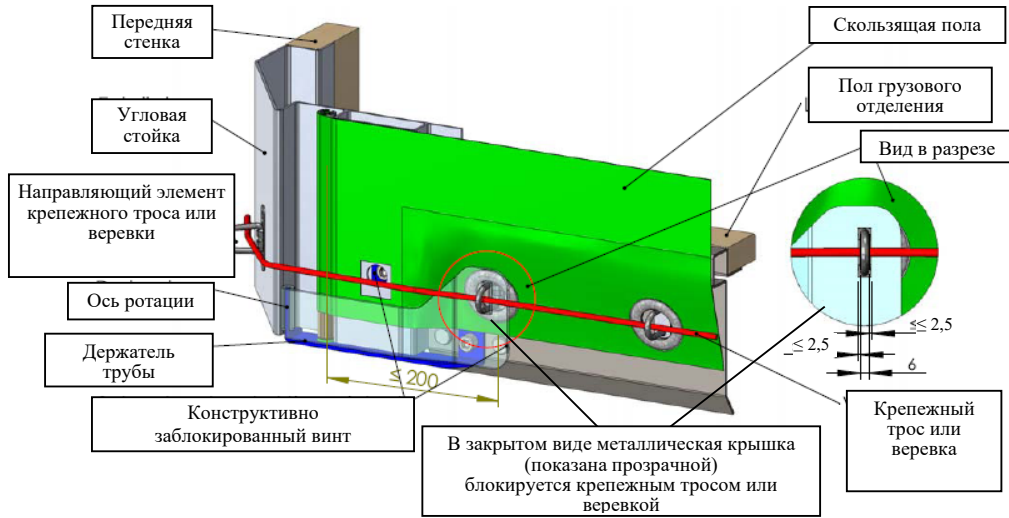


Рисунок 9 (продолжение)

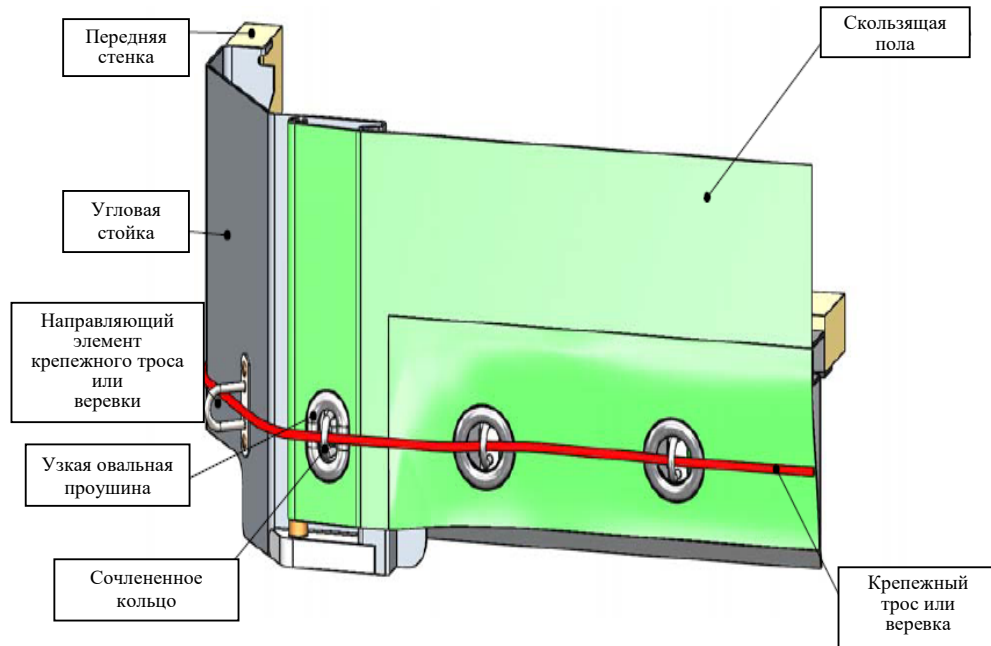
Рисунок 9.5

Для крепления скользящей полы с другой стороны (обычно спереди транспортного средства) могут использоваться следующие системы а) или б).

а) Металлическая крышка



б) Узкая овальная проушина: система, препятствующая подъему натяжной трубы



»

Приложение 4, рисунок 10

После рисунка 9 вставить

«Рисунок 10

ОБРАЗЕЦ КОНСТРУКЦИИ КОНТЕЙНЕРА С ПОКРЫТОЙ БРЕЗЕНТОМ РАЗДВИЖНОЙ КРЫШЕЙ

На этом рисунке приведены образец контейнера и важные требования, описанные в статье 6 настоящих Правил.



Рисунок 10.1

Два предварительно напряженных стальных троса, заделанных в кромке, крепятся с обеих сторон контейнера. Этот предварительно напряженный стальной трос крепится спереди (см. рис. 10.2) и сзади (см. рис. 10.3) кузова. Усилие натяжения, а также соединительный фланец на каждом салазках исключают возможность поднятия кромки с заделанным предварительно напряженным стальным тросом выше верхнего пояса.

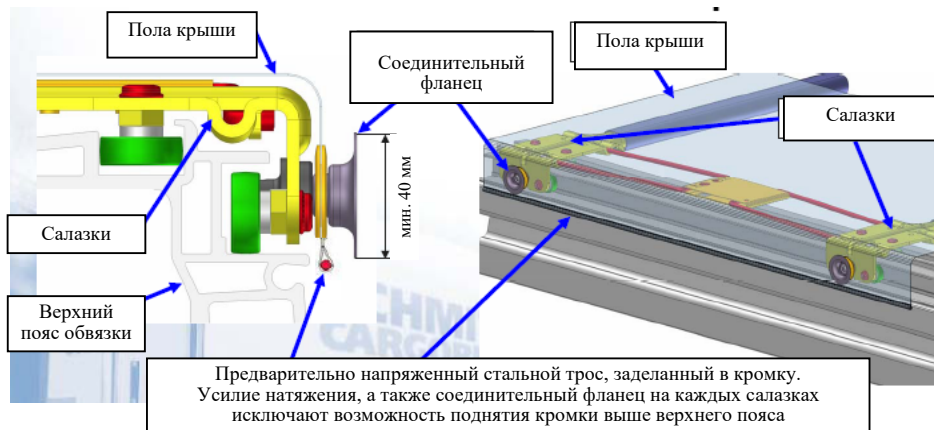


Рисунок 10 (продолжение)

Рисунок 10.2

Пола крыши перекрывает жесткую часть крыши спереди контейнера, с тем чтобы полу крыши нельзя было стянуть через верхний край верхнего пояса.

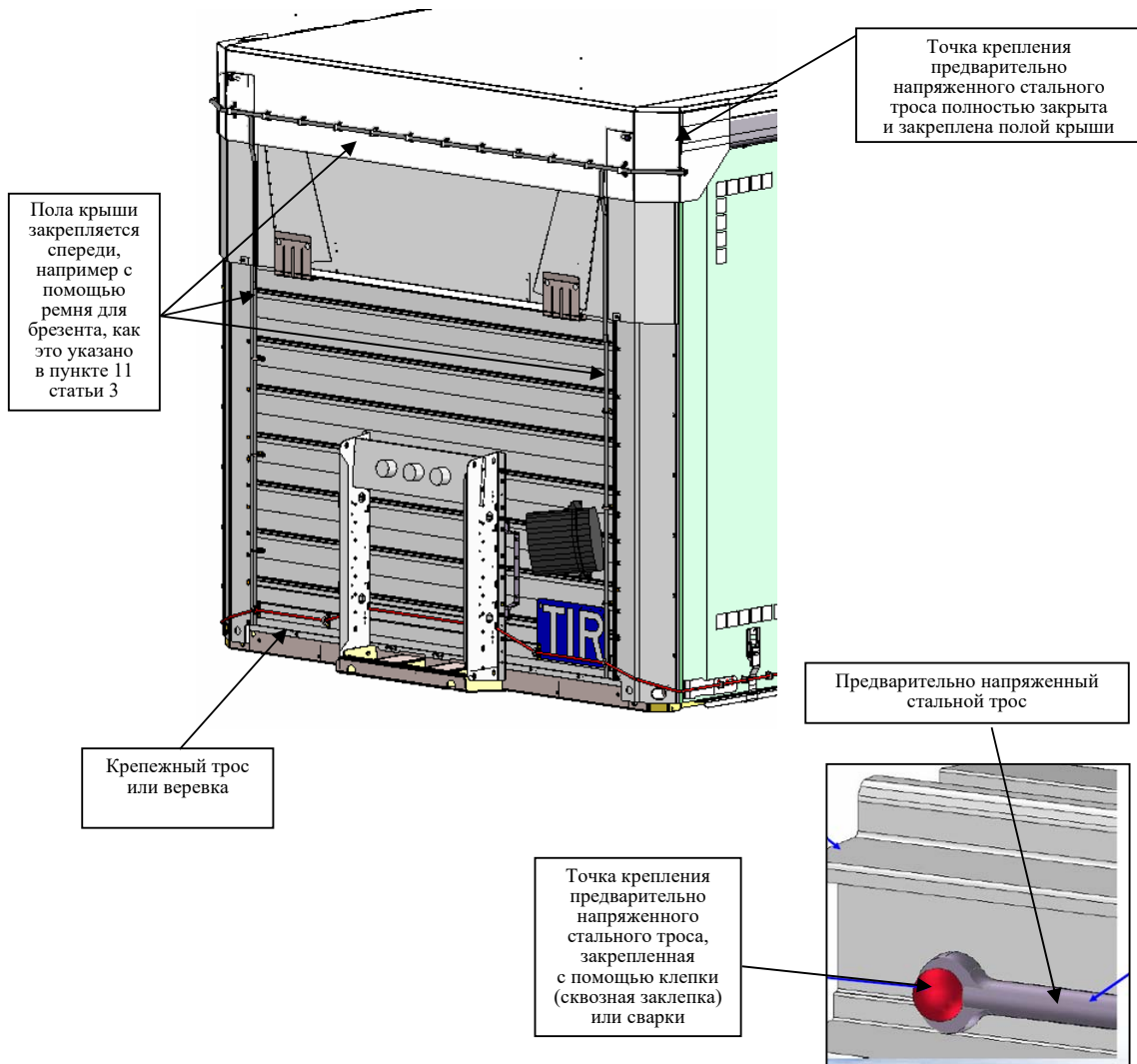
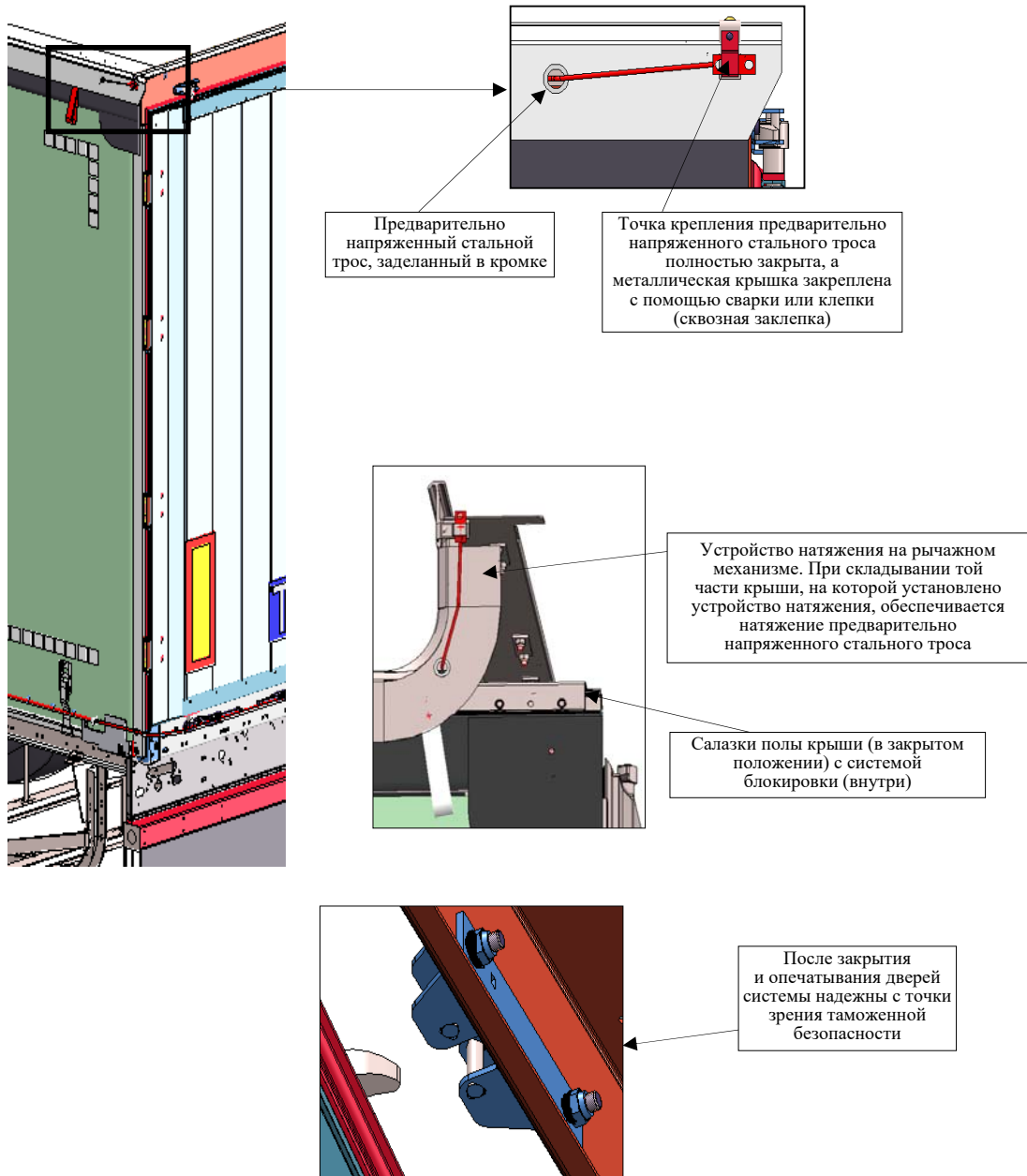


Рисунок 10 (продолжение)

Рисунок 10.3

Сзади крыша оборудуется таким особым устройством, как дефлектор, исключающий доступ в грузовое отделение без оставления видимых следов, когда двери закрыты и опечатаны.



Spanish/espagnol

Anexo 4, artículo 5, párrafo 2, inciso i)

Sustitúyase el texto actual por el siguiente

- i) Los toldos corredizos, el suelo, las puertas y todos los demás elementos constitutivos del contenedor se unirán mediante dispositivos que no puedan retirarse y volverse a colocar desde el exterior sin dejar huellas visibles, o aplicando métodos que permitan obtener una estructura que no pueda modificarse sin dejar huellas visibles.

Anexo 4, artículo 5, párrafo 2, inciso iii)

Sustitúyase el texto actual por el siguiente

- iii) El mecanismo de guía del toldo corredizo, los dispositivos tensores del toldo corredizo y las demás partes móviles se unirán de forma que, una vez cerradas y precintadas a efectos aduaneros, las puertas y las demás partes móviles no puedan abrirse ni cerrarse desde el exterior sin dejar huellas visibles. El mecanismo de guía del toldo corredizo, los dispositivos tensores del toldo corredizo y las demás partes móviles se unirán de forma que, una vez colocados los dispositivos de cierre, sea imposible acceder al contenedor sin dejar huellas visibles. En el croquis núm. 9 adjunto al presente Reglamento se aporta un ejemplo de este sistema de construcción.

Anexo 4, nuevo artículo 6

Después del artículo 5 modificado añádase

Artículo 6

Contenedores con techo entoldado corredizo

1. Las disposiciones de los artículos 1, 2, 3, 4 y 5 del presente Reglamento se aplicarán, cuando proceda, a los contenedores con techo entoldado corredizo. Además, dichos contenedores deberán ajustarse a las disposiciones del presente artículo.
2. El techo entoldado corredizo deberá cumplir los requisitos establecidos en los incisos i) a iii) que se exponen a continuación.
 - i) El techo entoldado corredizo se montará bien mediante dispositivos que no puedan retirarse y colocarse de nuevo desde el exterior sin dejar huellas visibles, bien aplicando métodos que permitan obtener una estructura que no pueda modificarse sin dejar huellas visibles.
 - ii) El toldo del techo corredizo recubrirá el elemento sólido del techo en la parte delantera del contenedor, de forma que dicho toldo no pueda retirarse levantándolo por encima del raíl superior. En toda la longitud del contenedor, en los dos laterales, se insertará en el dobladillo del toldo del techo un cable de acero pretensado de forma que no pueda retirarse y volverse a colocar sin dejar huellas visibles. El toldo del techo deberá fijarse al carro deslizante de forma que no pueda retirarse y volverse a colocar sin dejar huellas visibles.
 - iii) El mecanismo de guía del techo corredizo, los dispositivos tensores del techo corredizo y las demás partes móviles se unirán de forma que una vez cerradas y precintadas a efectos aduaneros, las puertas, el techo y las demás partes móviles no puedan abrirse ni cerrarse desde el exterior sin dejar huellas visibles. El mecanismo de guía del techo corredizo, los dispositivos tensores del techo corredizo y las demás partes móviles se unirán de forma que, una vez colocados los dispositivos de cierre, sea imposible acceder al contenedor sin dejar huellas visibles.

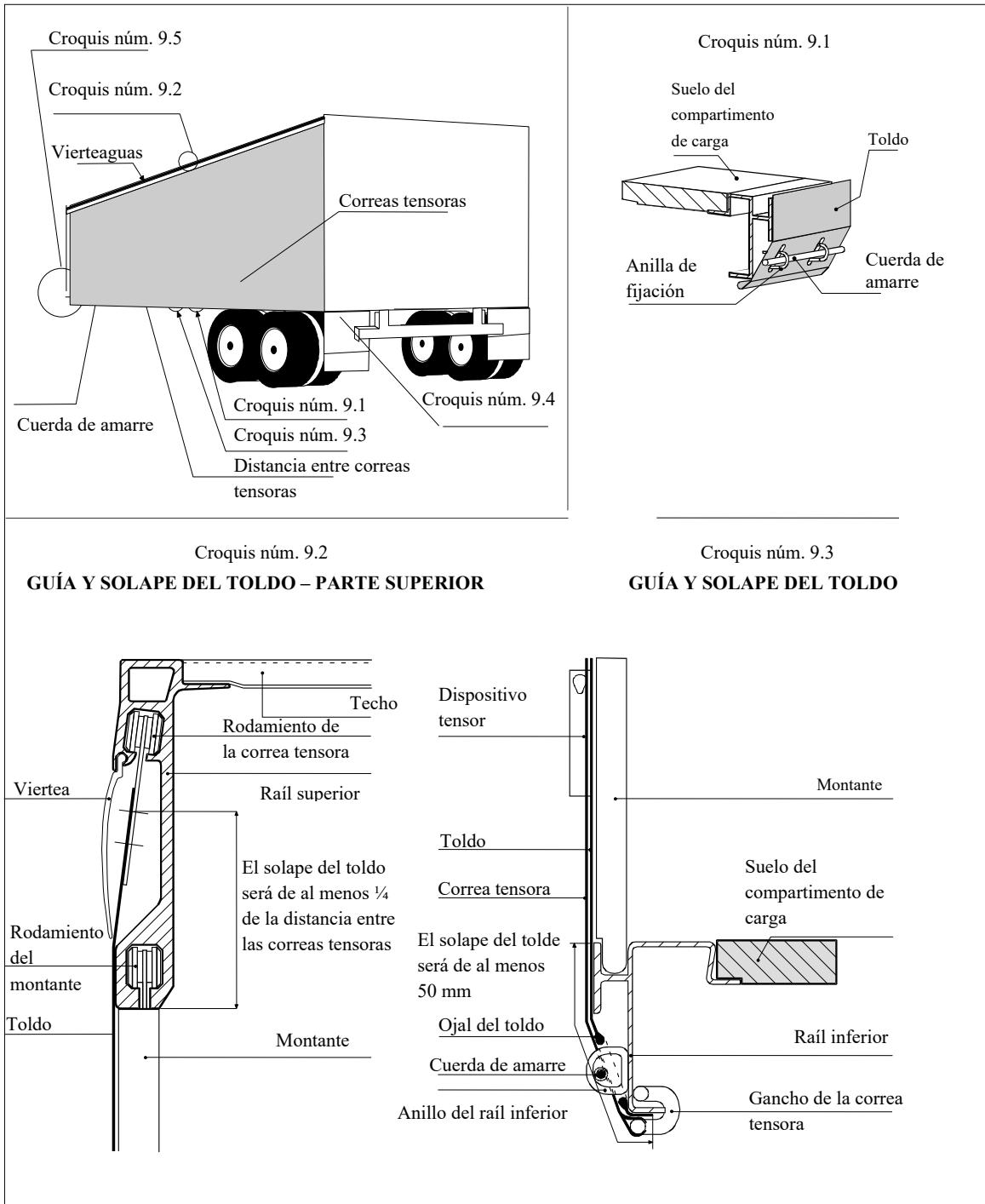
En el croquis núm. 10 adjunto al presente Reglamento se aporta un ejemplo de posible sistema de construcción.

Anexo 4, croquis núm. 9

Sustitúyase el actual croquis núm. 9 por el siguiente

Croquis núm. 9

EJEMPLO DE CONSTRUCCIÓN DE UN VEHÍCULO CON TOLDOS
CORREDIZOS

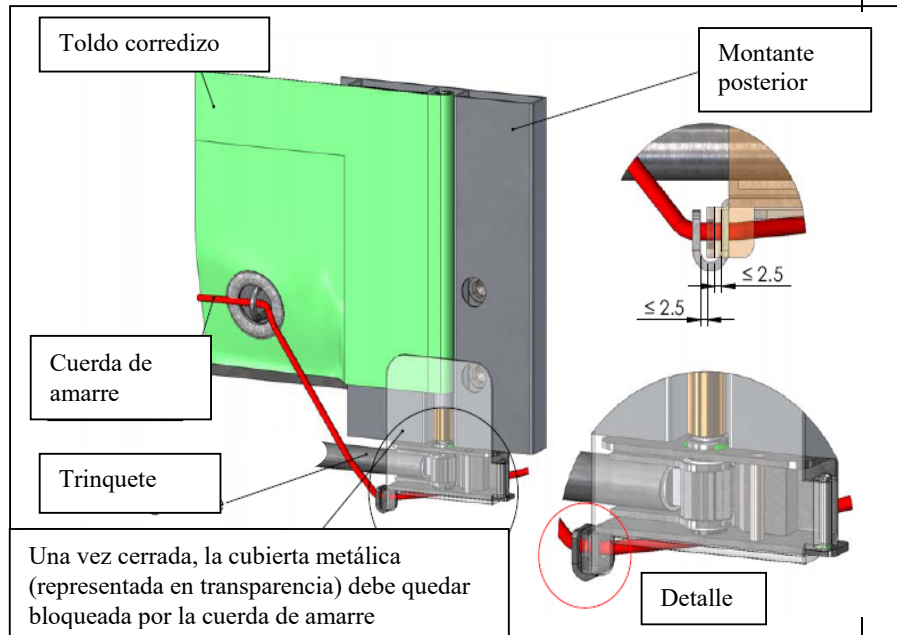


Croquis núm. 9, continuación

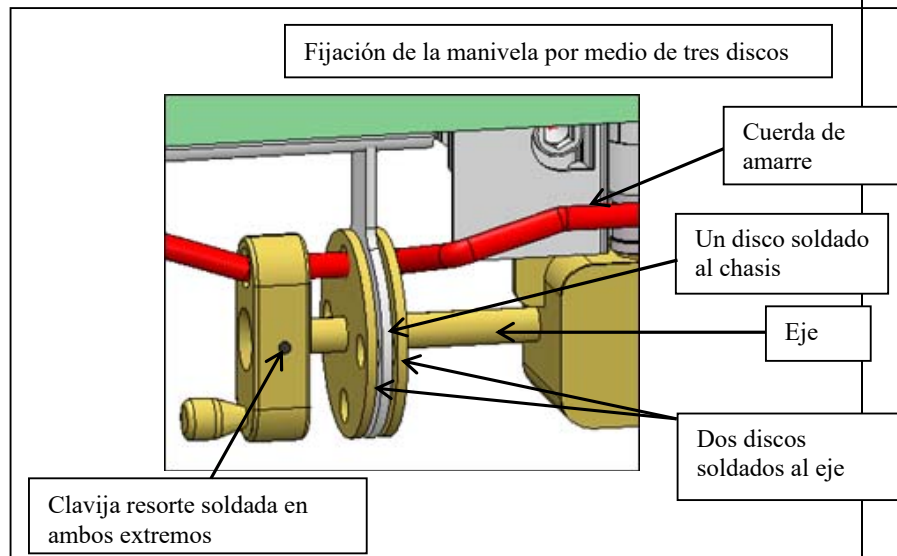
Croquis núm. 9.4

Para tensar el toldo corredizo se utiliza un trinquete (situado normalmente en la parte trasera del vehículo). En el presente croquis se aportan dos ejemplos, a) y b), de la forma en que pueden asegurarse el trinquete o la caja de engranajes.

a) Cierre mediante trinquete



b) Cierre mediante caja de engranajes

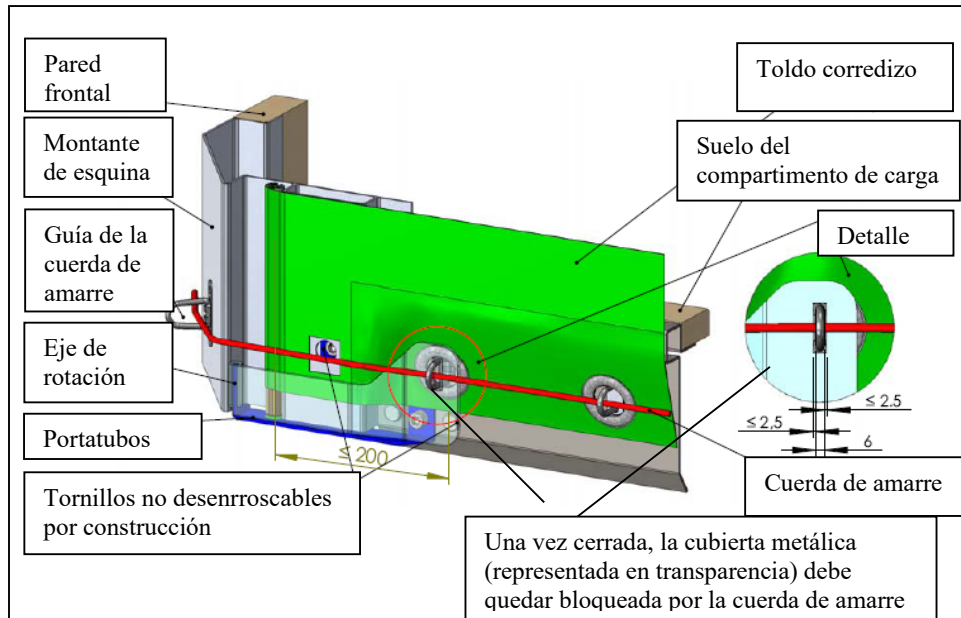


Croquis núm. 9, continuación

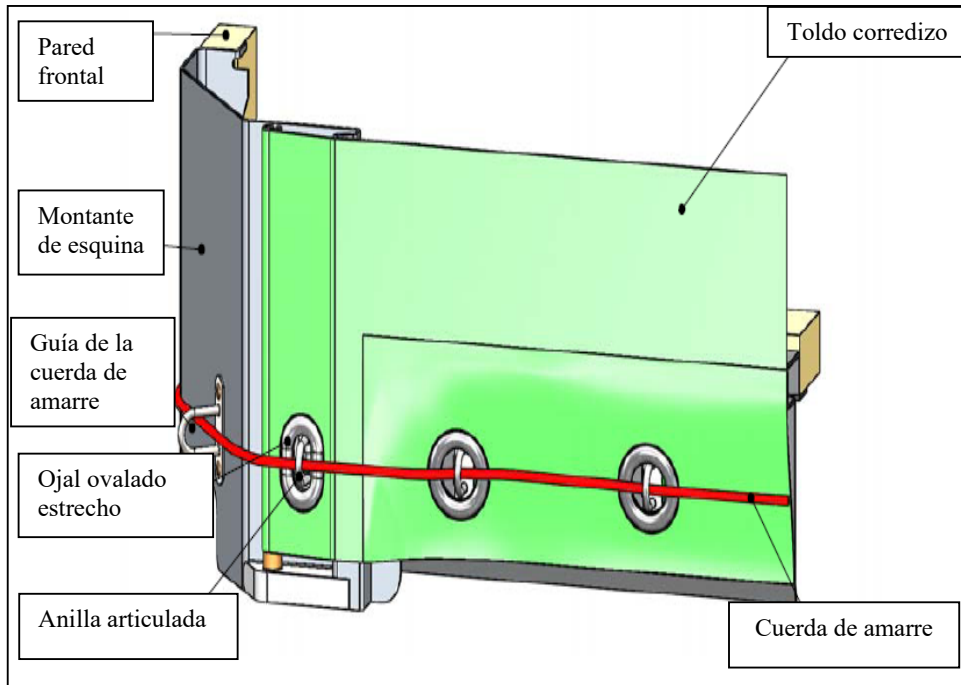
Croquis núm. 9.5

Para fijar el toldo corredizo al otro lado (normalmente a la parte delantera del vehículo) pueden utilizarse los siguientes sistemas a) o b).

a) Placa metálica



b) Ojal ovalado estrecho y sistema antilevantamiento para el tubo tensor



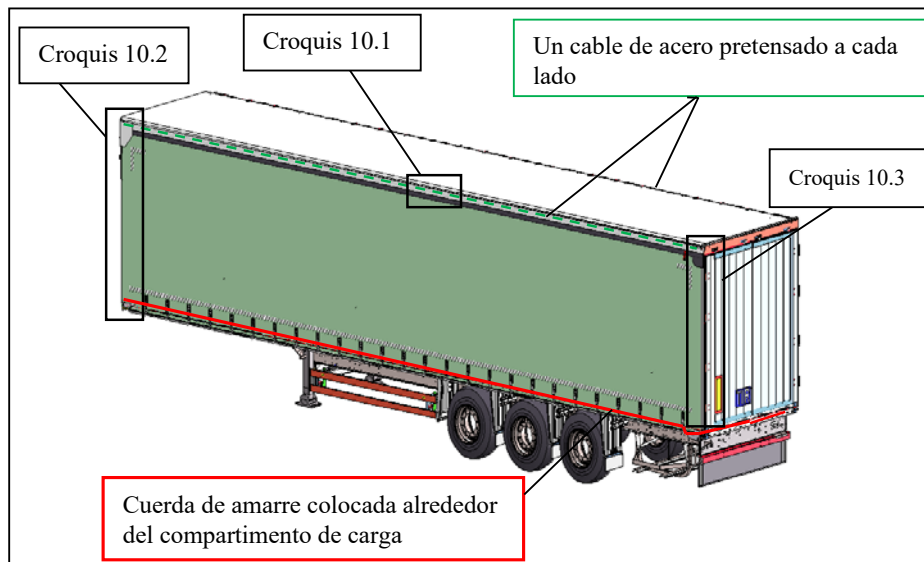
Anexo 4, nuevo croquis núm. 10

Después del nuevo croquis núm. 9 añádase

Croquis núm. 10

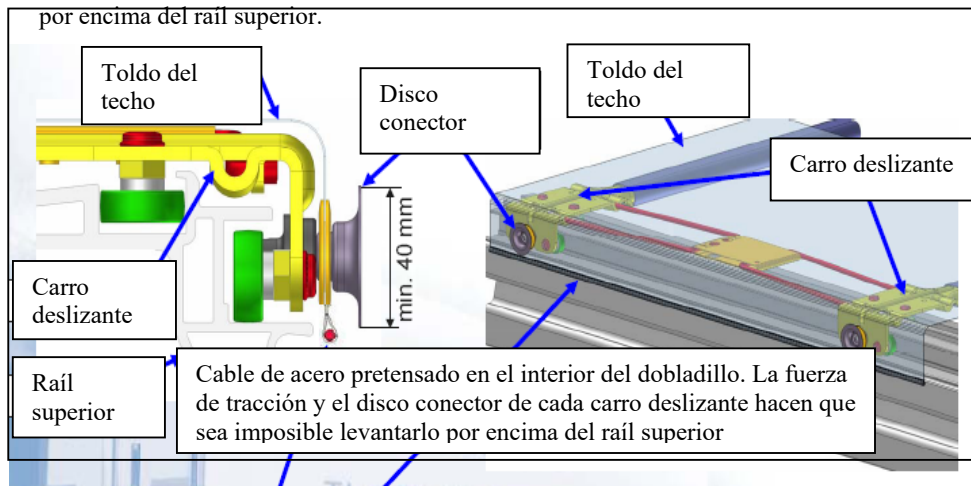
EJEMPLO DE CONSTRUCCIÓN DE UN VEHÍCULO CON TECHO ENTOLDADO CORREDIZO

En el presente croquis figura un ejemplo del vehículo y se aplican los importantes requisitos establecidos en el artículo 6 del presente Reglamento.



Croquis núm. 10.1

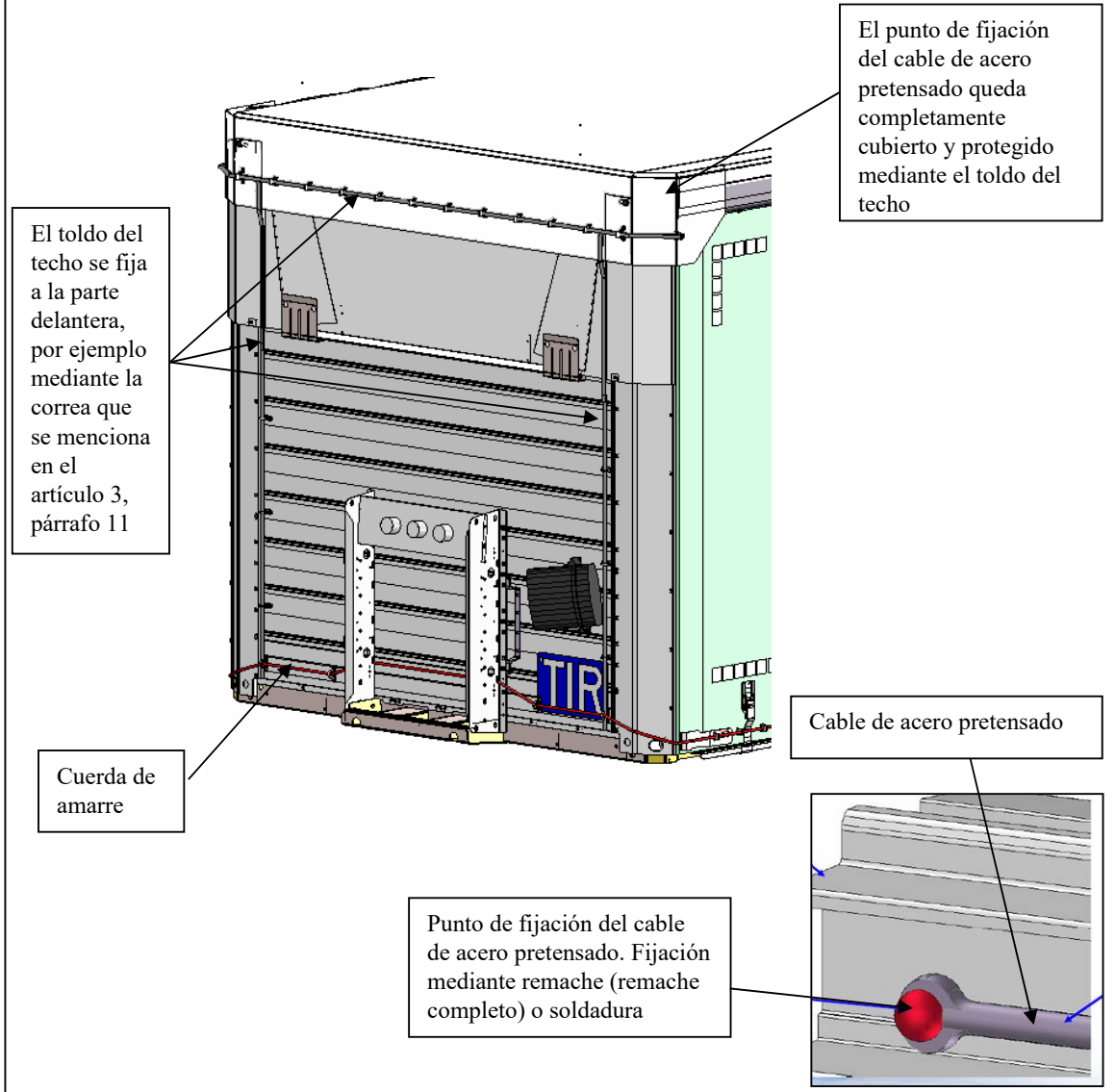
A cada lado del compartimento de carga se fijan sendos cables de acero pretensados, insertados en un dobladillo. Los cables de acero pretensados se fijan a la parte delantera (véase el croquis 10.2) y a la parte trasera (véase el croquis 10.3). La fuerza de tracción y el disco conector de cada carro deslizante hacen que sea imposible levantar el dobladillo que lleva el cable de acero pretensado en su interior por encima del raíl superior.



Croquis núm. 10, continuación

Croquis núm. 10. 2

El toldo del techo corredizo debe solaparse con la parte sólida del techo en la parte delantera del compartimento de carga, de modo que no pueda levantarse por encima del raíl superior.



Croquis núm.10.3

En la parte trasera, se fija al techo un dispositivo especial, por ejemplo un deflector, que, una vez cerradas y precintadas las puertas, impide acceder al compartimento de carga sin dejar huellas visibles.

