¿Cómo comprobar que las placas del contenedor marítimo son correctas?

Los contenedores fabricados conforme a los Convenios CSC y CCC de 1972, deben contar con placas de identificación que verifiquen el cumplimiento de dichos convenios.

La primera placa, conocida como placa CSC, hace referencia al cumplimiento de las pruebas de resistencia estructural del contenedor y la segunda, conocida como placa de aduanas o placa CCC, al cumplimiento de las condiciones aduaneras.

Los contenedores marítimos vacíos circulan libremente por todo el mundo a través de las diferentes aduanas sin pagar aranceles ni impuestos. Esto es debido a que el contenedor no es considerado un bien de consumo dentro de los tráficos de exportación e importación. Para justificar esta condición, el contenedor debe contar con la placa aduanera (*Approved for transport under customs seal,* Aprobado para transporte bajo precinto aduanero). Si no la tuviese, podría ser gravado con impuestos y aranceles al ser considerado un objeto sujeto a una transacción comercial y no una UTC dentro del transporte internacional.

Por otro lado, los contenedores deben ser inspeccionados periódicamente y el Convenio CSC establece 2 tipos de mecanismo de inspección:

- ACEP (*Aproval Continuous Examination Program*).
- Inspección por OCA (Organismo de Control Autorizado).

Las compañías navieras y de leasing propietarias de contenedores, normalmente se acogen al sistema ACEP. Este sistema lo solicita la compañía propietaria de contenedores en el Ministerio de Industria de su país de origen (por ejemplo, Maersk en Dinamarca, Dong Fang en China, etc.) y constituye el compromiso de llevar a cabo una inspección continua de sus contenedores a través de una red privada internacional de depósitos de contenedores (*depots*). Para que el estado otorgue un ACEP, la compañía debe tener un registro de la totalidad de sus contenedores en propiedad, con todas las matrículas y un histórico por matrícula con todas las inspecciones y reparaciones que se han llevado a cabo en dicho contenedor mientras sea propiedad de la compañía.

Los contenedores bajo el sistema ACEP, deben tener grabado en una placa o bien en una pegatina (*sticker*) el nº de registro de ACEP otorgado por el Estado.

Los propietarios de contenedores sin sistema ACEP (en este caso se suele tratar de pequeñas compañías o incluso contenedores propiedad de particulares), están sujetos a inspecciones por OCA. En este caso, la primera inspección obligatoria debe ser pasada a los 5 años de la fecha de fabricación del contenedor, y tras este periodo son obligatorias inspecciones cada 30 meses. Para dejar constancia de la inspección realizada, se debe troquelar en la placa la fecha de la próxima inspección o bien colocar una pegatina.

En la placa CSC, figuran las características de resistencia estructural del contenedor que exige el Convenio CSC y que a continuación se describen tomando como ejemplo la figura 1:

Maximum gross weight: indica que la masa bruta máxima autorizada para el contenedor es de 30.480 kg.

www.estibaytrincaje.net

Allowable stacking weight for 1.8g: la masa de apilamiento autorizada para 1,8g es la masa máxima que se puede apilar encima del contenedor en condiciones dinámicas (a bordo del buque). En condiciones estáticas (apilados en el suelo) solo actúa la fuerza de la gravedad sobre los contenedores, pero al moverse o transportarse, hay esfuerzos dinámicos que actúan sobre ellos, de modo que es posible alcanzar una aceleración máxima de 1,8g. En este contenedor, esa masa máxima es de 216.000 kg. Esto significa que en el buque se podrían apilar encima del contenedor 216.000 kg de masa (significa que resiste mientras navega, al menos 7 contenedores gemelos cargados con la masa máxima autorizada de 30.480 kg, apilados encima).

Racking test load value: la prueba de rigidez transversal mide la resistencia del contenedor a un esfuerzo lateral, que en este caso es de 15.240 kgf. Esto significa que ha superado un test de esfuerzo como el definido en la figura 2.

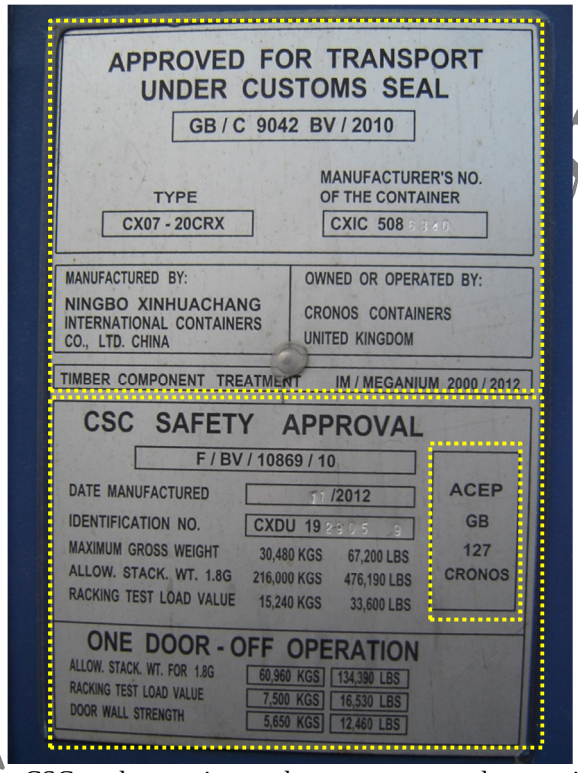

Figura 1. Placa CSC y aduanera integradas, en un contenedor con sistema ACEP.

En la figura 1 se puede ver integrada la placa CSC con la aduanera y el ACEP (en este caso otorgado por Reino Unido, ya que figura GB como código ISO de país y con nº de registro 127 que corresponde a la compañía CRONOS). Pero es posible en otros casos, que la información figure en 3 placas diferentes o que el ACEP lo haga en una pegatina (*sticker*). Esta información es fundamental para que el contenedor no pueda ser paralizado en ningún puerto; tanto la placa CSC que indica que cumple los requisitos de seguridad del Convenio Internacional sobre la Seguridad de Contenedores de 1972, como el ACEP o en su defecto el registro de inspección por OCA (troquelado en la placa o en una pegatina de control) y la placa para transporte bajo sello aduanero indicando que cumple en Convenio Aduanero de Contenedores de 1972.

www.

Figura 2. Racking test de 150 kN (15.240 kg × 9,81 m/s^2).

En la figura 3 puede verse un contenedor con placa CSC, placa aduanera y sin ACEP, que está sometido a inspección por OCA. Se observa la pegatina roja que indica la validez de la inspección de la OCA (en este caso Bureau Veritas con validez hasta marzo de 2016) y troquelada en la placa la fecha de inspección (09/2013).

Figura 3. Contenedor sin sistema ACEP, sujeto a inspección por OCA.

Conclusión:

a) El contenedor está conforme si tiene una placa donde figura APPROVED FOR TRANSPORT UNDER CUSTOMS SEAL y además una placa CSC donde figura ACEP con un código alfanumérico (esto significa que se inspecciona de forma continua cuando entra en cada depot de la línea).

b) El contenedor está conforme si tiene una placa donde figura APPROVED FOR TRANSPORT UNDER CUSTOMS SEAL y una placa CSC con la fecha de revisión troquelada o una pegatina de una OCA (Bureau Veritas, Aenor, Germanischer Lloyd, ABS, etc.) y no han pasado más de 30 meses desde la última fecha de revisión indicada (o más de 5 años desde la fecha de fabricación).

www.[illegible]age.net