

Norme internationale



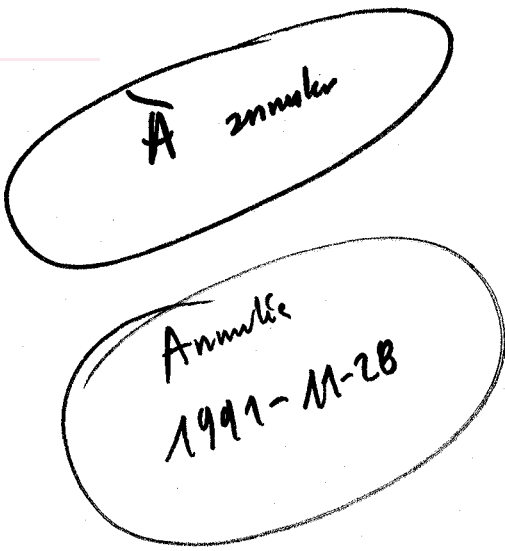
6359

INTERNATIONAL ORGANIZATION FOR STANDARDIZATION • МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ПО СТАНДАРТИЗАЦИИ • ORGANISATION INTERNATIONALE DE NORMALISATION

Conteneurs — Plaque unique d'identification

Freight containers — Consolidated data plate

Première édition — 1982-02-15



CDU 621.869.88-777 : 003.62

Réf. n° : ISO 6359-1982 (F)

Descripteurs : conteneur, plaque, enregistrement de données, marquage, propriété physique, disposition.

Avant-propos

L'ISO (Organisation internationale de normalisation) est une fédération mondiale d'organismes nationaux de normalisation (comités membres de l'ISO). L'élaboration des Normes internationales est confiée aux comités techniques de l'ISO. Chaque comité membre intéressé par une étude a le droit de faire partie du comité technique correspondant. Les organisations internationales, gouvernementales et non gouvernementales, en liaison avec l'ISO, participent également aux travaux.

Les projets de Normes internationales adoptés par les comités techniques sont soumis aux comités membres pour approbation, avant leur acceptation comme Normes internationales par le Conseil de l'ISO.

La Norme internationale ISO 6359 a été élaborée par le comité technique ISO/TC 104, *Conteneurs pour le transport de marchandises*, et a été soumise aux comités membres en mars 1979.

Les comités membres des pays suivants l'ont approuvée :

Afrique du Sud, Rép. d'	Espagne	Pays-Bas
Australie	France	Roumanie
Autriche	Hongrie	Suisse
Belgique	Inde	Tchécoslovaquie
Bulgarie	Israël	Turquie
Canada	Italie	URSS
Chili	Jamahiriya arabe libyenne	USA
Chine	Japon	Yougoslavie
Corée, rép. de	Malaisie	
Danemark	Nouvelle-Zélande	

Les comités membres des pays suivants l'ont désapprouvée pour des raisons techniques :

Irlande
Pologne
Royaume-Uni
Suède

Conteneurs — Plaque unique d'identification

0 Introduction

La présente Norme internationale vise à fournir un plan permettant de combiner diverses étiquettes et plaques actuellement requises pour être fixées sur des conteneurs, en divers emplacements, sur leurs côtés et extrémités. La demande croissante en étiquettes telles que étiquettes de contrôle de qualité, marques de certification, étiquettes de transit, etc... se développe en même temps que la conteneurisation et est dictée par le souci de se conformer aux conventions internationales, aux certifications des organismes de réglementation et aux pratiques nationales d'indication des données du constructeur. Une telle prolifération de marques, de symboles, de signes et de plaques entraîne, pour les propriétaires de conteneurs, des complications et des renchérissements inutiles et soulève des problèmes quant à la recherche d'un type particulier d'étiquette.

La présente Norme internationale indique un moyen permettant de disposer d'une seule et unique plaque d'identification combinant les données figurant sur les plaques d'homologation déjà requises conformément aux conventions intergouvernementales et internationales en vigueur.¹⁾ Cette plaque unique d'identification présente les avantages suivants :

1 — Le concept de plaque «unique» est simple sur le plan de l'exécution et du contrôle, du fait qu'il n'entraîne aucune nouvelle exigence de réglementation. La méthode peut tout aussi bien s'appliquer dans les cadres existants. Elle continue d'apporter une autonomie complète aux organismes de réglementation dans l'exercice de leur autorité et de leurs responsabilités individuelles.

2 — En centralisant toutes les informations requises en un emplacement unique, cette plaque simplifie le contrôle du conteneur quant aux données requises pour l'échange et les opérations et quant à la conformité aux réglementations variées.

3 — Le propriétaire du conteneur réalise une économie, du fait que les exigences initiales de marquage sont réduites. La présente Norme internationale requiert une plaque d'identification comportant de nombreuses petites marques d'agrément peu coûteuses, contrairement aux nombreuses plaques individuelles nécessitant des étiquettes, de la main-d'œuvre, des outils et des moyens de fixation pour

chacune d'entre elles. On élimine en outre le coût du remplacement de ces marquages, chaque fois que le conteneur doit être remis à neuf ou réparé.

La plaque d'identification, tout en spécifiant les données du constructeur selon les diverses conventions internationales, permet de grouper les éléments d'identification en cinq catégories générales, afin de faciliter la présentation des informations et d'accroître son emploi en service.

NOTE — Il est recommandé que les organisations internationales et nationales exerçant une autorité administrative en matière de convention et de réglementation, adoptent une marque d'agrément stylisée, de petites dimensions (50 mm × 50 mm), pouvant être commodément appliquée sur une plaque unique d'identification.

1 Objet et domaine d'application

1.1 La présente Norme internationale spécifie une plaque unique d'identification pour conteneurs, sur laquelle figurent les données des plaques d'homologation, requises conformément aux conventions intergouvernementales et internationales en vigueur.¹⁾

1.2 La présente Norme internationale s'applique à tous les conteneurs et est prévue comme guide destiné à être utilisé par les organismes officiels nationaux et internationaux chargés d'élaborer les moyens de spécification conformes aux exigences requises.

1.3 Il est prévu sur la plaque unique d'identification, un emplacement réservé à l'usage des organismes officiels, en vue d'indiquer la conformité du conteneur avec les réglementations. Cette indication est matérialisée par l'apposition de marques d'agrément sur la plaque unique d'identification. Les marques d'agrément peuvent être des films autoadhésifs, des feuilles métalliques ou autres types de marques approuvés par les autorités.

NOTE — La présente Norme internationale n'est pas obligatoire dans le contexte de la définition spécifiée au chapitre 2.2 de l'ISO 668, à savoir «2.2 conteneur ISO : Conteneur conforme à toutes les normes ISO traitant des conteneurs au moment de sa fabrication.»

1) Convention internationale pour la sécurité des conteneurs (CSC) (UN/OMCI 1972).

Conventions douanières pour les conteneurs, 1956 et 1972.

2 Référence

ISO 3166, *Code pour la représentation des noms de pays.*

3 Caractéristiques physiques

3.1 Dimensions de la plaque

La plaque unique d'identification doit avoir une largeur normalisée de 200 mm et une hauteur minimale de 200 mm.

3.2 Dimensions des lettres

Sauf indication contraire indiquée sur la figure, les caractères dont la largeur et l'épaisseur des traits sont proportionnées, doivent avoir une hauteur minimale de 5 mm et doivent être matricés en creux ou en relief sur la plaque, ou indiqués de façon permanente sur celle-ci par tout autre moyen lisible.

3.3 Emplacements et dimensions des zones réservées aux marques particulières

Des emplacements doivent être réservés sur la plaque unique d'identification pour l'apposition des marques d'agrément (voir figure).

3.4 Matériau constitutif

La plaque d'identification doit être une plaque métallique, rectangulaire, ininflammable, inerte à la corrosion et fixée à demeure.

NOTE — Par «ininflammable», on entend l'aptitude de la plaque à être lisible après exposition directe à la flamme durant 5 min à une température de 538 °C (1 000 °F).

4 Informations requises

Les données devant figurer sur la plaque unique d'identification doivent être au moins en anglais ou en français et comprendre les informations suivantes relatives au conteneur : données relatives à la construction, à la résistance aux sollicitations, aux masses, à l'inspection et au pays délivrant l'agrément ainsi que les références de l'agrément (voir figure).

4.1 Construction

Les informations minimales suivantes doivent figurer sur la plaque unique d'identification :

- société : nom en entier du constructeur et lieu de construction, c'est-à-dire ville et pays où se trouve l'usine;
- date de construction : mois et année indiqués numériquement¹⁾;
- numéro d'identification du conteneur;

— type du conteneur : ajouter, quand cela est nécessaire, le numéro de série du constructeur (cette rubrique peut être vierge sur la plaque si le conteneur a été agréé après construction, ou si le conteneur n'est pas destiné au transport sous scellés de douane).

NOTE — Si le conteneur fait partie d'une série agréée, les numéros ou lettres d'identification de la série du conteneur doivent figurer si la série a été agréée par les douanes.

4.2 Masses

Les informations relatives aux masses doivent comprendre au minimum, la masse brute maximale en service (MASSE BRUTE MAXIMALE) exprimée en kilogrammes et en livres.²⁾

4.3 Résistance aux sollicitations

— Charge de gerbage admissible pour 1,8 g (kilogrammes et livres).

NOTE — La charge de gerbage admissible pour 1,8 g peut être calculée en supposant qu'elle est également répartie sur les montants d'angle. La charge d'essai de gerbage appliquée à l'un des angles du conteneur doit être multipliée par le facteur 4/1,8 et le résultat converti en unités appropriées.

— Charge d'essai de rigidité : valeur de la charge d'essai de rigidité transversale exprimée en kilogrammes et en livres.

— Paroi latérale : force qui doit être indiquée sur la plaque, seulement dans le cas de parois latérales conçues pour supporter une charge inférieure ou supérieure à 0,6 fois la charge utile admissible, soit 0,6 P.

— Paroi d'extrémité : force qui doit être indiquée sur la plaque, seulement dans le cas de parois d'extrémités conçues pour supporter une charge inférieure ou supérieure à 0,4 fois la charge utile admissible, soit 0,4 P.

4.4 Examen

— Date de l'examen de maintenance : première date de l'examen de maintenance (mois et année) pour les conteneurs neufs, et date des examens suivants (mois et année), si la plaque est utilisée pour cet usage.

4.5 Pays délivrant l'agrément et référence de l'agrément (voir figure)

4.5.1 Le pays délivrant l'agrément devrait être indiqué au moyen de la marque caractéristique utilisant le code à deux lettres spécifié dans l'ISO 3166.

NOTE — Suivant certaines conventions, le pays délivrant l'agrément doit être indiqué par le nom du pays ou la marque caractéristique utilisée pour désigner le pays d'enregistrement des véhicules automobiles en trafic routier international.

1) Ce mode d'expression des dates n'est pas conforme à l'ISO 2014, *Représentation numérique des dates.*

2) Ce mode d'expression des masses n'est pas conforme à l'ISO 31/3, *Grandeurs et unités de mécanique.*

5 Marques d'agrément

Les marques d'agrément doivent être sous le contrôle des autorités responsables de la conformité et de la certification aux différentes prescriptions.

5.1 Propriétés et caractéristiques physiques

5.1.1 On suppose que chaque convention concernée spécifiera les dimensions, les formes géométriques et la couleur propre de sa marque d'agrément.



5.1.2 Les marques d'agrément peuvent utiliser des films adhésifs, des feuilles métalliques ou autres supports susceptibles d'être agréés par les autorités, et devant être ininflammables, inertes à la corrosion et fixés à demeure.

Les marques d'agrément utilisant une étiquette autoadhésive doivent être autodestructibles en cas de retrait.

6 Emplacement de la plaque unique d'identification

La plaque d'identification doit être fixée à demeure, d'une façon acceptable par les autorités concernées :

- sur la porte d'extrémité (ou sur l'extrémité principale lorsqu'il n'existe pas de porte), le plus bas et le plus à gauche possible, selon ce que permet la conception du conteneur,
- à un emplacement qui doit protéger la plaque d'identification contre tous dommages pouvant survenir durant la manutention du conteneur.

<p>AGRÉÉ POUR LE TRANSPORT</p> <p>SOUS SCELLÉS DE DOUANE</p> <p>NL/26/73</p> <p>CSC  8 mm</p> <p>AGRÉMENT AUX FINS DE LA SÉCURITÉ  8 mm</p> <p>GB – L/749/2/7/75</p>																	
<p>CONSTRUCTEUR</p> <p>AJAX TRAILOR CO. DETROIT, US</p> <p>DATE – 3/73</p> <p>IDENTIFICATION N° 13RF72J8</p> <p>TYPE – 800</p> <p>MASSES</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 60%;">MASSE BRUTE MAXIMALE :</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">30 480 kg</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">67 200 lb</td> </tr> </table> <p>RÉSISTANCES</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 60%;">CHARGE ADMISSIBLE DE GERBAGE (POUR 1,8 g) :</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">152 410 kg</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">336 000 lb</td> </tr> <tr> <td>CHARGE D'ESSAI DE RIGIDITÉ :</td> <td style="text-align: right;">15 000 kg</td> <td style="text-align: right;">33 069 lb</td> </tr> <tr> <td colspan="3">PAROI LATÉRALE (si elle diffère de 0,6 P) :</td> </tr> <tr> <td colspan="3">PAROI D'EXTRÉMITÉ (si elle diffère de 0,4 P) :</td> </tr> </table>			MASSE BRUTE MAXIMALE :	30 480 kg	67 200 lb	CHARGE ADMISSIBLE DE GERBAGE (POUR 1,8 g) :	152 410 kg	336 000 lb	CHARGE D'ESSAI DE RIGIDITÉ :	15 000 kg	33 069 lb	PAROI LATÉRALE (si elle diffère de 0,6 P) :			PAROI D'EXTRÉMITÉ (si elle diffère de 0,4 P) :		
MASSE BRUTE MAXIMALE :	30 480 kg	67 200 lb															
CHARGE ADMISSIBLE DE GERBAGE (POUR 1,8 g) :	152 410 kg	336 000 lb															
CHARGE D'ESSAI DE RIGIDITÉ :	15 000 kg	33 069 lb															
PAROI LATÉRALE (si elle diffère de 0,6 P) :																	
PAROI D'EXTRÉMITÉ (si elle diffère de 0,4 P) :																	
<p>(Emplacement pour d'autres indications)</p>																	
<p>DATES D'EXAMEN CSC : 3/77</p>																	

NOTES

- 1 Dimensions de la plaque
 - largeur : 200 mm
 - hauteur : 200 mm (minimum)
- 2 Tous les caractères ont 5 mm de hauteur, sauf indication contraire.

Figure – Plaque unique d'identification

Bibliographie

ISO 6346, *Conteneurs pour le transport de marchandises — Codage, identification et marquage.*

Conventions douanières pour les conteneurs, 1956 et 1972.

Convention internationale pour la sécurité des conteneurs (CSC) (UN/OMCI 1972).

Conventions douanières pour le transport international des marchandises couvertes par le TIR (Convention TIR), 1959 et 1976.

Convention pour le transport international de denrées alimentaires périssables et pour le matériel spécial à utiliser pour ce transport (ATP) — Genève, janvier 1970.