



# Boletín de Inspección

Programa de Inspección de la Norma Norteamericana

## 2017-02 — Aseguramiento de un contenedor intermodal en un vehículo de chasis de contenedores

*Creado: 27 de abril de 2017*  
*Revisado: 18 de abril de 2024*

### Resumen

Este Boletín de inspección revisa los estándares aceptados y los medios alternativos para asegurar los contenedores intermodales en los vehículos con chasis de contenedores.

### Antecedentes

Cuando un contenedor intermodal se transporta en un chasis de contenedor, tanto la sección 49 393.126 del Código de Regulaciones Federales de EE. UU. como la Norma 10 del Código Nacional de Seguridad de Canadá (NSC) requieren que cada esquina inferior del contenedor esté asegurada con un dispositivo de bloqueo integral y que las partes frontal y posterior del contenedor se sujeten de manera independiente. Para cumplir estos requisitos, los contenedores intermodales generalmente se aseguran al chasis del contenedor con trabas giratorias o con pasadores de bloqueo que cumplen las definiciones de dispositivo de bloqueo integral.

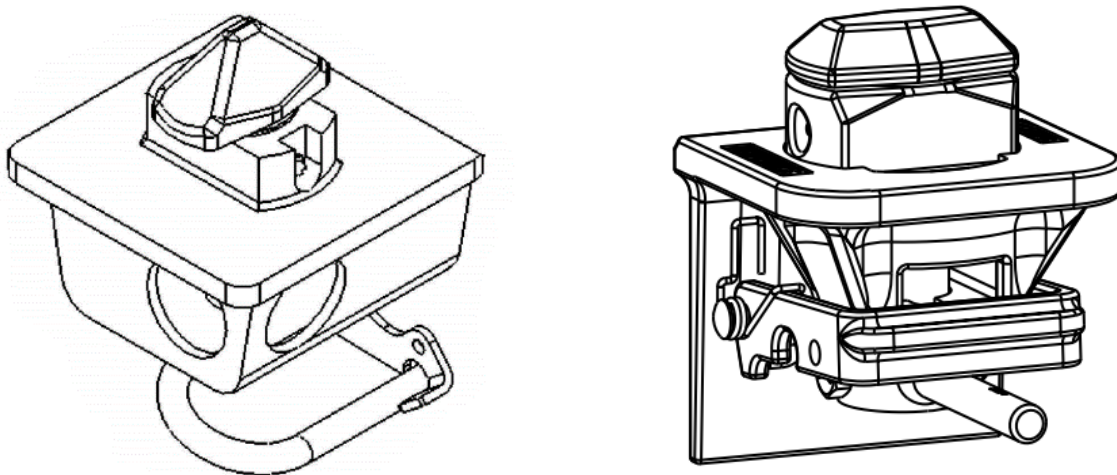
La Norma NSC 10 define al dispositivo de bloqueo integral como “un dispositivo diseñado y utilizado para asegurar un artículo de carga mediante puntos de unión conectores y de bloqueo en dicho artículo, que se sujetan a los puntos de anclaje del vehículo”. La sección 4(3) de la Norma NSC 10 y 49 CFR 393.126 requieren que los dispositivos de bloqueo integral actúen de tal manera que no puedan soltarse involuntariamente mientras el vehículo está en tránsito.

Hay numerosos diseños de trabas giratorias y pasadores de bloqueo. En general, los pasadores de bloqueo se conectan cuando se inserta el pasador en la pieza correspondiente del contenedor y se bloquean cuando la manija se mantiene en posición mediante un cerrojo, pestillo o mecanismo similar. Los pasadores de bloqueo se integran por lo general con un cabezal que se sujeta a la parte frontal inferior del contenedor. De manera similar, las trabas giratorias se conectan cuando la cabeza del pasador se inserta en la pieza correspondiente del contenedor y se bloquean cuando la manija se mantiene en posición mediante un cerrojo, pestillo o mecanismo similar. Las trabas giratorias se encuentran en todas las posiciones en un chasis de contenedor. Muchos dispositivos de bloqueo integral dependen de la gravedad o de mecanismos de resorte para ayudar a sostener el cerrojo, pestillo, o la manija en posición.

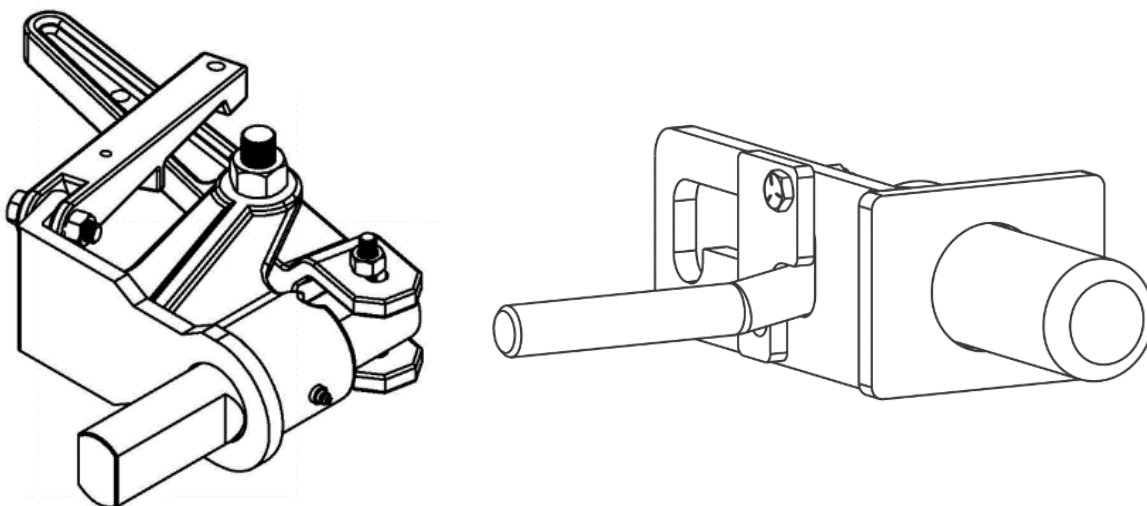
El párrafo 393.126 del CFR de EE.UU. y la Norma NSC 10 también requieren que los dispositivos de sujeción eviten que el contenedor se mueva hacia adelante, hacia atrás, hacia la derecha, hacia la izquierda y verticalmente.

En esta página hay ejemplos de diseños de trabas giratorias comunes (Figura 1) y pasadores de bloqueo (Figura 2). Hay muchos otros diseños aceptables en uso en los chasis de contenedor.

## 2017-02 — Aseguramiento de un contenedor intermodal en un vehículo de chasis de contenedores



*Figura 1: Ejemplo de traba giratoria*

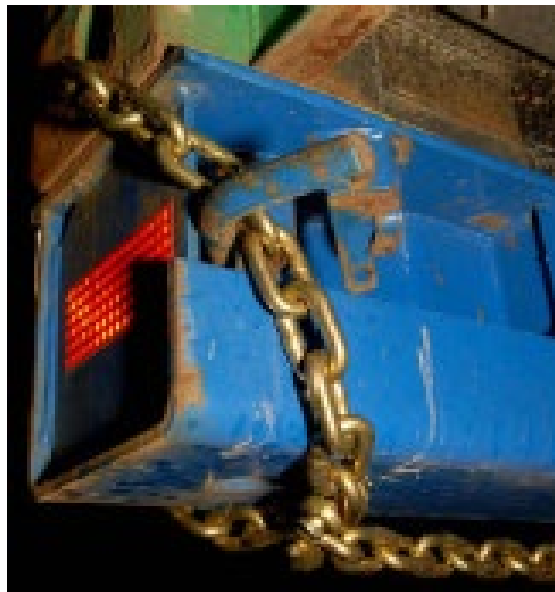


*Figura 2: Ejemplo de pasador de bloqueo*

## 2017-02 — Aseguramiento de un contenedor intermodal en un vehículo de chasis de contenedores

### Guía de inspección

1. 49 CFR §393.126 permite asegurar una esquina de un contenedor intermodal a un chasis intermodal mediante cualquier dispositivo de sujeción o un dispositivo de bloqueo integral siempre que cada esquina esté asegurada de forma independiente (consulte la Política Operacional 15 Aseguramiento de la Carga b.(13)). Por medio de una interpretación, la Norma 10 del NSC canadiense solo permite el uso de cadenas o cables metálicos para asegurar la esquina de un contenedor intermodal, y solo como amarre temporal para reemplazar un dispositivo de bloqueo integral defectuoso o roto. Se muestra un ejemplo en la Figura 3.



**Figura 3: Amarre de la cadena**

2. Los dispositivos de bloqueo integral se deben trabar y asegurarse de modo que no se suelten de manera involuntaria. Las trabas giratorias y los pasadores de bloqueo con un mantenimiento y funcionamiento adecuados incluyen normalmente un mecanismo de cerrojo, pestillo o cierre, que se debe activar durante la inspección. Si el dispositivo de sujeción de la traba está activado en el momento de la inspección, no se debe tomar ninguna acción de implementación. Algunos transportistas agregan abrazaderas de plástico o de alambre al pestillo o al cerrojo, pero las regulaciones de los transportistas estadounidenses o canadienses no lo exigen. (Figura 4)



**Figura 4: Uso de abrazadera adicional**

## 2017-02 — Aseguramiento de un contenedor intermodal en un vehículo de chasis de contenedores

3. En todos los casos, cuando se rompen el pestillo, el cerrojo o un mecanismo similar que evita que el dispositivo de bloqueo integral se suelte involuntariamente, pierda eficacia o falte, se puede usar un método provisional, como se ve en la Figura 4. Este puede ser una abrazadera. Como se indicó, este tipo de método de bloqueo provisional no se requiere cuando el dispositivo de bloqueo integral funciona según se lo diseñó y para el uso previsto por el fabricante.

### Ejemplos de pasadores de bloqueo con pestillo o cerrojo aceptable

