

I. Disposicions generals

MINISTERI D'AFERS EXTERIORS I DE COOPERACIÓ

16452 *NORMES per a la inspecció i el manteniment de les tapes d'escotilla de vaixells de càrrega per part del propietari, adoptades el 9 de desembre de 2004, mitjançant Resolució MSC 169(79).* («BOE» 223, de 17-9-2007.)

RESOLUCIÓ MSC.169(79)
(adoptada el 9 de desembre de 2004)

NORMES PER A LA INSPECCIÓ I EL MANTENIMENT DE LES TAPES D'ESCOTILLA DELS VAIXELLS DE CÀRREGA PER PART DEL PROPIETARI

El Comitè de Protecció del Medi Marí,

Recordant l'article 28 b) del Conveni constitutiu de l'Organització Marítima Internacional, article que tracta de les funcions del Comitè,

Recordant també el capítol XII del Conveni SOLAS sobre les mesures de seguretat addicionals aplicables als vaixells de càrrega, adoptat per la Conferència de 1997 sobre el Conveni SOLAS per tal de millorar la seguretat dels vaixells que transporten càrregues sòlides a granel,

Recordant, a més, que, conscient de la necessitat de seguir millorant la seguretat dels vaixells de càrrega en tots els aspectes del seu projecte, construcció, equip i funcionament, havia examinat els resultats de diversos estudis d'avaluació formal de la seguretat relacionats amb (EFS) els vaixells de càrrega,

Reconeixent que, segons els resultats d'aquests estudis, la substitució de les tapes d'escotilla dels vaixells de càrrega existents no seria eficaç en funció dels costos, però que, en canvi, s'hauria de prestar més atenció als seus mecanismes de subjecció i a la qüestió de les càrregues horitzontals, especialment pel que fa al manteniment i la freqüència de les inspeccions,

Recordant que, en el seu 77è període de sessions, en aprovar la circular MSC/Circ.1071, «Directrius per als reconeixements de les tapes d'escotilla dels vaixells de càrrega i inspeccions i manteniment per part del propietari», havia convidat els governs membres a assegurar-se que les companyies explotadores de vaixells de càrrega, segons es defineixen en el Codi IGS, que enarboren el seu pavelló, prenen consciència de la necessitat d'aplicar procediments regulars de manteniment i inspecció dels mecanismes de

tancament de les tapes d'escotilla dels vaixells de càrrega existents a fi de garantir un funcionament correcte i eficaç en tot moment,

Prenent nota de la resolució MSC.170(79), mitjançant la qual es van adoptar, entre altres coses, esmenes a la regla XII/7 del Conveni SOLAS 1974 –Reconeixement i manteniment de vaixells de càrrega–, en les quals es fa referència a les Normes de caràcter obligatori per a les inspeccions i el manteniment de les tapes d'escotilla dels vaixells de càrrega per part del propietari,

Havent examinat la recomanació formulada pel Subcomitè de Projecte i Equip del Vaixell en el seu 47è període de sessions,

1. Adopta, als efectes de l'aplicació de la regla XII/7 del Conveni SOLAS 1974, les Normes per a les inspeccions i el manteniment de les tapes d'escotilla dels vaixells de càrrega per part del propietari, que figuren a l'annex de la present resolució;

2. Invita els governs contractants del Conveni SOLAS 1974 a prendre nota que les normes que figuren a l'annex entren en vigor l'1 de juliol de 2006, en entrar en vigor el capítol XII revisat del Conveni SOLAS 1974;

3. Demana al secretari general que remeti còpies certificades de la present resolució i del text de les normes, que es reproduïx a l'annex, a tots els governs contractants del Conveni SOLAS 1974;

4. Demana, a més, al secretari general que remeti còpies certificades de la present resolució i del text de les normes, que es reproduïx a l'annex, als membres de l'organització que no siguin governs contractants del Conveni SOLAS 1974.

ANNEX

Normes per a les inspeccions i el manteniment de les tapes d'escotilla dels vaixells de càrrega per part del propietari

1. *Àmbit d'aplicació.*—Les presents Normes defineixen les prescripcions relatives a les inspeccions i el manteniment de les tapes de les escotilles de càrrega a bord dels vaixells.

2. *Manteniment de les tapes d'escotilla i dels seus sistemes d'obertura, tancament, subjecció i estanquitat.*

2.1 La falta d'estanquitat a la intempèrie es pot atribuir a:

2.1.1 El desgast normal del sistema de la tapa d'escotilla, com la deformació de la tapa o braçola pels cops, el desgast de les sabates de fricció, si n'hi ha, o dels mitjans de trinca; o

2.1.2 La falta de manteniment, que té per resultat la corrosió de les planxes i reforços per desgast del revestiment protector; la falta de lubricació de les peces mòbils: trinquets, tapajuntes d'unió i sabates de cautxú que s'han

de canviar o que s'han substituït per altres peces d'especificació incorrecta.

2.2 El tancament deficient de les tapes es pot atribuir particularment a desperfectes, al desgast dels dispositius de subjecció o a un ajust incorrecte, i al fet que els sistemes de trinca comparteixin les càrregues i tinguin un pretensament incorrecte.

2.3 Per tant, els armadors i propietaris han d'establir un programa de manteniment centrat a:

2.3.1 Protegir les superfícies de les planxes i reforços de les tapes i braçoles d'escotilla que quedin al descobert per preservar la resistència general de l'estructura;

2.3.2 Preservar la superfície de les pistes de lliscament de les tapes rodants i de les barres de compressió i altres estructures d'acer que recolzin en juntes o sabates de fricció, tenint en compte que el poliment i el perfil correcte de la superfície són importants per reduir el desgast d'aquests components;

2.3.3 Mantenir els sistemes d'obertura, tancament, trinca i enclavament, ja siguin hidràulics o mecànics, de conformitat amb les recomanacions del fabricant;

2.3.4 Mantenir les trinquets manuals ben ajustades i substituir-les quan es determini que s'ha produït un ús, desgast o pèrdua d'ajust considerables;

2.3.5 Substituir les juntes i altres components susceptibles de desgast, de conformitat amb les recomanacions del fabricant, tenint en compte que s'ha de portar a bord o obtenir les peces de recanvi correctes, i que les juntes han d'estar projectades per a un grau determinat de compressió, duresa i resistència al desgast i als productes químics; i

2.3.6 Mantenir tots els desguassos de les tapes d'escotilla i les seves vàlvules de retenció, si n'hi ha, en bones condicions de funcionament, tenint en compte que tot desguàs instal·lat a la banda interna de les línies de junta ha de tenir vàlvules de retenció per impedir l'entrada d'aigua a les bodegues en cas de cops de mar.

2.4 S'ha de mantenir l'equilibri de les càrregues de subjecció en renovar components com ara juntes, volanderes d'estanquitat, trinquets perifèriques i baldons de juntes transversals.

2.5 Els armadors i propietaris han de disposar d'un Pla de manteniment i un llibre registre del manteniment i la substitució de components portats a terme per facilitar la planificació del manteniment i els reconeixements obligatoris per part de l'Administració. Els plans de manteniment de les tapes d'escotilla han de formar part del sistema de gestió de la seguretat del vaixell que figura en el Codi IGS.

2.6 Quan diferents carregaments requereixin tapajuntes de diferents materials, s'ha de portar a bord una selecció d'aquests materials, de l'especificació correcta, a més d'altres peces de recanvi.

2.7 Sempre que s'obri o es tanqui una tapa d'escotilla, aquesta tapa, i especialment les seves superfícies de lliscament i canals de desguàs, han d'estar lliures de cosos estranys i com més nets millor.

2.8 S'ha de tenir present el perill de fer-se a la mar sense que les tapes d'escotilla estiguin ben subjectes. Abans de començar la travessia s'han de subjectar totes les tapes. Una vegada a mar, i especialment si es porta càrrega, s'han de comprovar els dispositius de subjecció i l'ajust dels mitjans de trinca i d'enclavament, en especial abans i després que es registrin condicions meteorològiques extremes. Durant la navegació, les tapes d'escotilla només es poden obrir quan sigui necessari, amb el mar en calma i condicions meteorològiques favorables; també s'han de tenir en compte els comunicats meteorològics sobre la situació imminent.

2.9 Els armadors han de consultar el Manual de subjecció de la càrrega en planificar la càrrega de contenidors o altres càrregues a les tapes d'escotilla i confirmar que

estan projectades i aprovades per suportar les càrregues. Les trinquets no s'han de fixar a les tapes ni a les braçoles, llevat que estiguin concebudes per suportar les forces corresponents.

3. *Inspecció de les tapes d'escotilla i dels seus sistemes d'obertura, tancament, subjecció i estanquitat.*

3.1 L'Administració ha d'efectuar els reconeixements reglamentaris de les tapes i braçoles d'escotilla, com a part de la inspecció periòdica prescrita a l'article 14 del Conveni internacional sobre línies de càrrega, 1966, modificat pel corresponent Protocol de 1988, i de conformitat amb les prescripcions per als reconeixements millorats que figuren a la Resolució A.744(18), esmenada. No obstant això, el funcionament continu en condicions de seguretat depèn del fet que el propietari o l'armador del vaixell estableixin un programa regular d'inspeccions per confirmar l'estat de les tapes d'escotilla entre reconeixements.

3.2 S'han d'establir procediments de rutina per fer comprovacions durant el viatge i inspeccions quan estiguin obertes les tapes d'escotilla.

3.3 Les comprovacions durant el viatge han de comprendre un examen extern de la tapa d'escotilla tancada i dels mitjans de subjecció abans i després que es registrin condicions meteorològiques extremes, però en qualsevol cas, almenys una vegada per setmana si ho permeten les condicions meteorològiques. S'ha de prestar especial atenció a l'estat de les tapes d'escotilla en el quart proer de l'eslora del vaixell, on les càrregues del mar solen ser més grans.

3.4 S'han d'inspeccionar els dispositius següents de cada conjunt d'escotilla, si n'hi ha, quan s'obrin o quan siguin accessibles en cada cicle del viatge, però no és necessari inspeccionar-los més d'una vegada per mes:

3.4.1 Els panells de les tapes d'escotilla, incloses les planxes laterals i les unions dels reforços de les tapes obertes per verificar que no hi hagi zones corroïdes, esquerdes ni deformacions;

3.4.2 Les juntes perimètriques i les juntes transversals; s'ha de verificar l'estat i que no hi hagi deformacions irreversibles a les tapajuntes, les juntes flexibles (en el cas dels vaixells de càrrega combinada), les vores de juntes, les barres de compressió, els canals de desguàs i les vàlvules de retenció;

3.4.3 Els dispositius d'ajust, les barres de subjecció i les trinquets, per verificar el seu nivell de deteriorament i ajust i l'estat dels components de cautxú;

3.4.4 Els dispositius de posicionament de les tapes quan estan tancades, per comprovar la distorsió i l'acoblament;

3.4.5 Les pasteques de cadena o cable;

3.4.6 Les guies;

3.4.7 Els carrils de les guies i les rodes de tancament;

3.4.8 Els dispositius de límit;

3.4.9 Els cables, les cadenes, els tensors i els barbotins;

3.4.10 Els sistemes hidràulics, els dispositius elèctrics de seguretat i d'enclavament; i

3.4.11 Les frontisses dels extrems i entre panells, els eixos i corrons, quan n'hi hagi.

Com a part d'aquesta inspecció, en cada tapa d'escotilla s'han d'examinar les braçoles i les seves planxes, reforços i barraganets per comprovar que no tinguin zones corroïdes, esquerdes ni deformacions, especialment a la part superior i a les cantonades de les braçoles, a les planxes de coberta adjacents i als barraganets.

Les presents Esmenes van entrar en vigor de forma general i per a Espanya l'1 de juliol de 2006 de conformitat amb el que estableix l'article VIII.b).vii).2) del Conveni SOLAS 1974.

Es fa públic per a coneixement general.

Madrid, 5 de setembre de 2007.—El secretari general tècnic del Ministeri d'Afers Exteriors i de Cooperació, Francisco Fernández Fábregas.