

ENMIENDAS DE 2002 AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO (PUBLICADO EN EL «BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO» DEL 16 AL 18 DE JUNIO DE 1980), ADOPTADAS EL 12 DE DICIEMBRE DE 2002 MEDIANTE RESOLUCIÓN MSC 134(76). (BOE NÚM. 26 DE 31 DE ENERO DE 2005)

Resolución MSC.134(76) (adoptada el 12 de diciembre de 2002)

Adopción de enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida humana en el mar, 1974, enmendado El Comité de Seguridad Marítima, Recordando el artículo 28.b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

Recordando además el artículo VIII b) del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974 (en adelante el Convenio), relativo al procedimiento de enmienda aplicable al Anexo del Convenio, con excepción de las disposiciones del capítulo I del mismo, Habiendo examinado en su 76.º periodo de sesiones las enmiendas al Convenio propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del mismo,

1. *Adopta*, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio, las enmiendas al Convenio cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. *Decide*, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de enero de 2004 a menos que, antes de esa fecha, más de un tercio de los Gobiernos Contratantes del Convenio o un número de Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50 % del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que recusan las enmiendas;
3. *Invita* a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del mismo, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de julio de 2004, una vez que hayan sido aceptadas conforme a lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;
4. *Pide* al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) v) del Convenio, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio;
5. *Pide además* al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no sean Gobiernos Contratantes del Convenio.

ANEXO

Enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, enmendado

CAPÍTULO II-1

Construcción-estructura, compartimentado y estabilidad, instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas

PARTE A-1. ESTRUCTURA DE LOS BUQUES

1. Después de la regla existente 3-5 se aade la nueva regla 3-6: Regla 3-6. *Acceso exterior e interior a los espacios situados en la zona de la carga de los petroleros y graneleros*

1. ámbito de aplicación.

1.1 Salvo por lo dispuesto en el párrafo 1.2, la presente regla es aplicable a los petroleros de arqueo bruto igual o superior a 500 y a los graneleros, tal como se definen éstos en la regla IX/1, de arqueo bruto igual o superior a 20.000, construidos el 1 de enero de 2005 o posteriormente.

1.2 Los petroleros de arqueo bruto igual o superior a 500 construidos el 1 de octubre de 1994 o posteriormente, pero antes del 1 de enero de 2005, cumplirán las disposiciones de la regla II-1/12-2 adoptadas mediante la resolución MSC.27(61).

2. Medios de acceso a los espacios de carga y otros espacios

2.1 Todo espacio situado dentro de la zona de la carga dispondrá de medios de acceso permanentes que permitan, durante la vida útil del buque, las inspecciones generales y minuciosas y las

mediciones de espesores de las estructuras del buque que llevarán a cabo la Administración, la compañía, tal como se define ésta en la regla IX/1, y el personal del buque u otras partes, según sea necesario. Dichos medios de acceso cumplirán las prescripciones del párrafo 5 y las Disposiciones técnicas relativas a los medios de acceso para las inspecciones, adoptadas por el Comité de Seguridad Marítima mediante la resolución MSC.133(76), según las enmiende la Organización, a reserva de que dichas enmiendas se aprueben, entren en vigor y se apliquen de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del presente Convenio, relativo a los procedimientos de enmienda aplicables al Anexo, con excepción del capítulo I.

2.2 Cuando un medio de acceso permanente sea susceptible de sufrir daos durante las operaciones normales de carga y descarga, o cuando sea impracticable instalar medios de acceso permanentes, la Administración podrá disponer, en su lugar, la provisión de medios de acceso móviles o portátiles, según lo especificado en las Disposiciones técnicas, siempre que los medios de unión, sujeción, suspensión o apoyo de los medios de acceso portátiles formen parte permanente de la estructura del buque. Todo el equipo portátil podrá ser instalado o puesto en servicio fácilmente por el personal del buque.

2.3 La construcción y los materiales de todos los medios de acceso y sus uniones a la estructura del buque serán satisfactorios a juicio de la Administración. Los medios de acceso serán objeto de reconocimiento antes de su uso, o durante éste, al procederse a efectuar los reconocimientos prescritos por la regla I/10.

3. Acceso sin riesgos a las bodegas de carga, tanques de carga, tanques de lastre y otros espacios.

3.1 El acceso sin riesgos* a las bodegas de carga, coferdanes, tanques de lastre, tanques de carga y otros espacios de la zona de la carga será directo desde la cubierta expuesta y permitirá la inspección completa de los mismos. El acceso sin riesgos* a los espacios del doble fondo podrá efectuarse desde una cámara de bombas, un coferdán profundo, un túnel de tuberías, una bodega de carga, un espacio del doble casco o compartimientos similares no destinados al transporte de hidrocarburos o de cargas potencialmente peligrosas.

3.2 Los tanques y compartimientos de tanques que tengan una longitud igual o superior a 35 m contarán por lo menos con dos escotillas y escalas de acceso que estén tan separadas entre sí como sea posible. Los tanques que tengan una longitud inferior a 35 m contarán por lo menos con una escotilla y escala de acceso. Cuando los tanques estén compartimentados por uno o más mamparos de balance, u obstrucciones similares que no permitan acceder fácilmente a otras partes del tanque, contarán por lo menos con dos escotillas y escalas.

3.3 Todas las bodegas de carga estarán provistas como mínimo de dos medios de acceso que estén tan separados entre sí como sea posible. En general, estos accesos estarán dispuestos diagonalmente, por ejemplo, uno cerca del mamparo proel, a babor, y el otro cerca del mamparo popel, a estribor.

4. Manual de acceso a la estructura del buque.

4.1 Los medios de acceso instalados en el buque que permitan inspecciones generales y minuciosas y mediciones de espesores se describirán en un Manual de acceso a la estructura del buque aprobado por la Administración, del cual se llevará a bordo un ejemplar actualizado. El Manual de acceso a la estructura del buque incluirá la siguiente información respecto de cada espacio de la zona de la carga: 1. planos en los que figuren los medios de acceso a espacio, con las oportunas especificaciones técnicas y dimensiones; 2. planos en los que figuren los medios de acceso interiores de cada espacio que permitan que se realice una inspección general, con las oportunas especificaciones técnicas y dimensiones. Los planos indicarán el lugar desde el que podrá inspeccionarse cada zona del espacio; * Véanse las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios

cerrados a bordo de los buques, adoptadas por la Organización mediante la resolución A.864(20). 3. planos en los que figuren los medios de acceso interiores del espacio que permitan que se realicen las inspecciones minuciosas, con las oportunas especificaciones técnicas y dimensiones. Los planos indicarán la posición de las zonas críticas de la estructura, si los medios de acceso son permanentes

o portátiles y el lugar desde el que podrá inspeccionarse cada zona; 4. instrucciones para la inspección y el mantenimiento de la resistencia estructural de todos los medios de acceso y de unión, teniendo en cuenta cualquier atmósfera corrosiva que pueda existir en el espacio; 5. instrucciones sobre orientaciones de seguridad cuando se usen balsas para las inspecciones minuciosas y las mediciones de espesores; 6. instrucciones para el montaje y utilización sin riesgos de todo medio portátil de acceso; 7. un inventario de todos los medios portátiles de acceso; y 8. un registro de las inspecciones y el mantenimiento periódicos de los medios de acceso instalados en el buque.

4.2 A los efectos de la presente regla, por “zonas críticas de la estructura” se entenderán las que, a juzgar por los cálculos pertinentes, necesitan vigilancia o que, a la vista del historial de servicio de buques similares o gemelos, son susceptibles de agrietarse, pandearse, deformarse o corroerse de forma que se menoscabaría la integridad estructural del buque.

5. Especificaciones técnicas generales. 5.1 Los accesos a través de aberturas, escotillas o registros horizontales tendrán dimensiones suficientes para que una persona provista de un aparato respiratorio autónomo y de equipo protector pueda subir o bajar por cualquier escala sin impedimento alguno, y también un hueco libre que permita izar fácilmente a una persona lesionada desde el fondo del espacio de que se trate. El hueco libre será como mínimo de 600 mm x 600 mm. Cuando el acceso a una bodega de carga sea a través de la escotilla de carga, la parte superior de la escala se situará lo más cerca posible de la brazola de la escotilla. Las brazolas de las escotillas de acceso que tengan una altura superior a 900 mm también tendrán peldaos en el exterior, en combinación con la escala. 5.2 En los accesos a través de aberturas o registros verticales en los mamparos de balance, las varengas, las vagras y las bulárcamas que permitan atravesar el espacio a lo largo y a lo ancho, el hueco libre será como mínimo de 600 mm x 800 mm, y estará a una altura de la chapa del forro del fondo que no exceda de 600 mm, a menos que se hayan provisto rejillas o apoyapiés de otro tipo. 5.3 En los petroleros de peso muerto inferior a 5.000 toneladas, la Administración podrá aprobar, en casos especiales, dimensiones menores para las aberturas citadas en los párrafos 5.1 y 5.2 anteriores, si puede probarse de forma satisfactoria, a juicio de la Administración, que es posible atravesar dichas aberturas o evacuar a una persona lesionada a través de ellas.

PARTE B. COMPARTIMENTADO Y ESTABILIDAD

Regla 12-2. *Acceso a los espacios situados en la zona de la carga de los petroleros.* 2. La actual regla 12-2 se suprime.

PARTE C. INSTALACIONES DE MÁQUINAS

Regla 31. *Mandos de las máquinas.* 3. Se añade el siguiente nuevo subpárrafo 10 al párrafo 2 de la regla: 3298 Lunes 31 enero 2005 BOE núm. 26 10. los sistemas automáticos se proyectarán de modo que garanticen que el oficial a cargo de la guardia de navegación reciba un aviso previo de desaceleración o cierre próximo o inminente del sistema de propulsión con tiempo suficiente para analizar las condiciones de navegación en caso de emergencia. En particular, los sistemas deberán ejecutar funciones de control, supervisión, información y alerta, así como medidas de seguridad para reducir o detener la propulsión, dando al mismo tiempo al oficial a cargo de la guardia de navegación la oportunidad de intervenir manualmente, excepto en aquellos casos en que la intervención manual ocasionaría un fallo total de los motores y/o del equipo de propulsión a corto plazo, por ejemplo, en caso de sobrevelocidad.

CAPÍTULO II-2

Construcción-prevención, detección y extinción de incendios

Regla 3. *Definiciones.* 4. En el párrafo 20, las palabras en la regla VII/2 se sustituyen por en el Código IMDG, según se define éste en la regla VII/1.1.

Regla 19. *Transporte de mercancías peligrosas.* 5. En la tabla 19.3, en las columnas 7 y 8 (correspondientes a los puntos de inflamación de la Clase 3) los números 3.1, 3.2 y 3.3 se sustituyen por el número 3. 6. En la tabla 19.3, en la columna 13 (correspondiente a la Clase 5.2), el carácter X de las filas 15 (correspondiente al párrafo 3.10.1) y 16 (correspondiente al párrafo 3.10.2) se

sustituye por el carácter X16 y se añade la nueva nota 16 siguiente: 16 En virtud de lo dispuesto en el Código IMDG, enmendado, la estiba de mercancías peligrosas de la Clase 5.2 bajo cubierta o en los espacios cerrados de carga rodada está prohibida.

CAPÍTULO III

Dispositivos y medios de salvamento

Regla 26. *Prescripciones complementarias aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado.*

7. Al final del párrafo 1 se añade el nuevo subpárrafo 4 siguiente: 4. antes del 1 de julio de 2004 cumplirán lo prescrito en el párrafo 2.5 a más tardar en el primer reconocimiento que se efectúe en esa fecha o posteriormente. 8. Al final del párrafo 2 se añade el nuevo subpárrafo 5 siguiente: 5. Las balsas salvavidas transportadas a bordo de los buques de pasaje de transbordo rodado irán provistas de un respondedor* de radar a razón de un respondedor por cada cuatro balsas salvavidas. El respondedor estará instalado en el interior de la balsa de modo que su antena se encuentre a más de un metro sobre el nivel del mar cuando la balsa salvavidas esté desplegada, con la excepción de que para las balsas salvavidas reversibles con capota el respondedor estará dispuesto de modo que los supervivientes puedan acceder al mismo e instalarlo fácilmente. Cada respondedor estará dispuesto de modo que sea posible instalarlo manualmente cuando la balsa salvavidas esté desplegada. Las envolturas de las balsas salvavidas dotadas de respondedores estarán claramente marcadas.

* Véanse las Normas de funcionamiento de los respondedores de radar para embarcaciones de supervivencia destinados a las operaciones de búsqueda y salvamento, adoptadas por la Organización mediante la resolución A.802(19).

CAPÍTULO XII

Medidas de seguridad adicionales aplicables a los graneleros

9. Después de la regla 11 existente se añaden las nuevas reglas 12 y 13 siguientes:

Regla 12. *Detectores del nivel del agua en bodegas, espacios de lastre y espacios secos.* (La presente regla es aplicable a los graneleros independientemente de su fecha de construcción.) 1. Los graneleros estarán equipados con detectores del nivel del agua:

1) en cada bodega de carga, provistos de alarmas audibles y visuales que se activen, una de ellas, cuando el nivel del agua llegue a una altura de 0,5 m por encima del doble fondo de cualquier bodega, y la otra, cuando llegue a una altura no inferior al 15 % de la profundidad de la bodega de carga pero no superior a 2 m. En los graneleros a los que se aplique la regla 9.2 sólo es necesario instalar detectores con la segunda alarma. Los detectores del nivel del agua se instalarán en el extremo de popa de las bodegas de carga. En el caso de las bodegas de carga que se usen para lastre de agua se podrá instalar un dispositivo neutralizador de las alarmas. Las alarmas visuales permitirán distinguir claramente entre los dos diferentes niveles del agua detectados en cada bodega; 2) en todo tanque de lastre situado a proa del mamparo de colisión prescrito en la regla II-1/11, provistos de una alarma audible y visual que se active cuando el líquido del tanque llegue a un nivel que no exceda del 10 % de la capacidad del tanque. Se podrá instalar un dispositivo neutralizador de la alarma que se active cuando el tanque esté en uso; y 3) en todo espacio seco o vacío que no sea la caja de cadenas y que tenga alguna parte situada a proa de la bodega de carga más cercana a la proa, provistos de una alarma audible y visual que se active cuando el nivel del agua llegue a una altura de 0,1 m por encima de la cubierta. No se requiere instalar tales alarmas en espacios cerrados cuyo volumen no exceda del 0,1 % del volumen de desplazamiento máximo del buque.

2. Las alarmas audibles y visuales especificadas en el párrafo 1 estarán situadas en el puente de navegación.

3. Los graneleros construidos antes del 1 de julio de 2004 cumplirán lo prescrito en la presente regla a más tardar en la fecha del primer reconocimiento anual, intermedio o de renovación del buque que se lleve a cabo después del 1 de julio de 2004.

Regla 13. *Disponibilidad de los sistemas de bombeo.* (La presente regla es aplicable a los graneleros independientemente de su fecha de construcción.)

1. En los graneleros, los medios de drenaje y bombeo de los tanques de lastre situados a proa del mamparo de colisión y de las sentinas de los espacios secos que tengan alguna parte situada a proa de la bodega de carga más cercana a la proa se podrán poner en funcionamiento desde un espacio cerrado al cual se acceda fácilmente desde el puente de navegación o desde el puesto de control de la maquinaria de propulsión sin tener que atravesar la cubierta de francobordo expuesta o las cubiertas de la superestructura. Cuando las tuberías de dichos tanques o sentinas atraviesen el mamparo de colisión se podrá aceptar el accionamiento de las válvulas mediante dispositivos telemandados como medio alternativo del control de las válvulas prescrito en la regla II-1/11.4, siempre que la ubicación de los controles de las mismas se ajuste a lo dispuesto en la presente regla.

2. Los graneleros construidos antes del 1 de julio de 2004 cumplirán lo prescrito en la presente regla a más tardar en la fecha del primer reconocimiento intermedio o de renovación del buque que se lleve a cabo después del 1 de julio de 2004, pero en ningún caso después del 1 de julio de 2007. Las presentes Enmiendas entraron en vigor de forma general y para Espaa el 1 de julio de 2004, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo VIII (b) y vii (2) del Convenio.

Lo que se hace público para conocimiento general. Madrid, 11 de enero de 2005.–El Secretario General Técnico, Francisco Fernández Fábregas. construir de titanio puro comercial templado y laminado con los requisitos mínimos de $R_m > 450$ MPa, $\Delta A > 20\%$ (ΔA =deformación después de fractura); ii. los cilindros de acero inoxidable austenítico soldados y de acero ferrítico austenítico (dúplex) se pueden utilizar con un nivel de tensión hasta el 85% de la resistencia elástica mínima garantizada (Re) a la presión de cálculo basada en una temperatura ambiente máxima reducida de + 40 oC; iii. los recipientes se equiparán con un dispositivo de alivio de presión tarados a una presión nominal de 26 bar, y la presión de prueba de estos recipientes será no inferior a 30 bar; (d) los recipientes en los que (c) no sea aplicable y se hayan diseñado de acuerdo con la temperatura de referencia del ADR (65 oC), se equiparán con dispositivos de alivio de presión tarados a la presión que especifique la autoridad competente del país de utilización; (e) el cuerpo principal de los recipientes se equipará con una capa exterior protectora resistente al agua de al menos 25 mm de espesor de espuma celular estructural o material similar; (f) el cilindro se transportará fijado en una cesta o en otro dispositivo de seguridad adicional; (g) los recipientes se marcarán con una etiqueta clara, visible y perdurable en la que se indique que los recipientes sólo son aptos para su uso en globos aerostáticos y dirigibles de aire caliente; (h) la vida útil (desde la fecha de la inspección inicial) no excederá de 25 a.os.

2. El expedidor introducirá el siguiente texto en la carta de porte: .Transporte acordado bajo las condiciones del párrafo 1.5.1 del ADR M-160.. Se llevará a bordo del vehículo una copia de este Acuerdo.

3. Este Acuerdo se aplicará hasta el 30 de junio de 2007 para el transporte en el territorio de las Partes contratantes del ADR que hayan firmado este acuerdo. En caso de que fuera revocado antes por alguno de los signatarios permanecerá en vigor hasta la fecha antes mencionada únicamente respecto del transporte en los territorios de las Partes contratantes en el ADR signatarias del presente Acuerdo que no lo hayan revocado.

4. Este acuerdo no se aplica al transporte a través del Túnel del Canal de la Mancha (Channel Tunnel).Madrid, 7 de septiembre de 2004.–La Autoridad Competente .para el ADR en Espaa, Juan Miguel Sánchez García, Director General de Transportes por Carretera.

El presente Acuerdo ha sido firmado por las Autoridades competentes del ADR de: Alemania. Bélgica. España. Luxemburgo. Noruega. Portugal. Reino Unido. República Checa.

Lo que se hace público para conocimiento general.