

ANEXO 4

**RESOLUCIÓN MSC.144(77)
(adoptada el 5 de junio de 2003)**

**ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES SOBRE EL
PROGRAMA MEJORADO DE INSPECCIONES DURANTE LOS
RECONOCIMIENTOS DE GRANELEROS Y PETROLEROS
(RESOLUCIÓN A.744(18), ENMENDADA)**

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 TAMBIÉN la resolución A.744(18), por la que la Asamblea adoptó las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (las Directrices),

RECORDANDO ADEMÁS el artículo VIII b) y la regla XI/2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974 (en adelante denominado "el Convenio"), que tratan del procedimiento para enmendar las Directrices,

TOMANDO NOTA de que la Asamblea, al aprobar la resolución A.744(18), pidió al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino que mantuviesen las Directrices sometidas a examen y las actualizaran, según fuera necesario, teniendo en cuenta la experiencia adquirida al aplicarlas,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de las resoluciones MSC.49(66), MSC.105(73), MSC.125(75) y la resolución 2 de la Conferencia de 1997 de los Gobiernos Contratantes del Convenio, por las que el Comité de Seguridad Marítima y la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio adoptaron enmiendas a la resolución A.744(18), de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) y en la regla XI/2 del Convenio,

HABIENDO EXAMINADO, en su 77º periodo de sesiones, las enmiendas a las Directrices propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio, las enmiendas a las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, 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 julio de 2004 a menos que, con anterioridad a 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 a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2005, una vez que hayan sido aceptadas con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;
4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con 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 son Gobiernos Contratantes del Convenio.

ANEXO

**ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES SOBRE EL PROGRAMA MEJORADO DE
INSPECCIONES DURANTE LOS RECONOCIMIENTOS DE
GRANELEROS Y PETROLEROS
(RESOLUCIÓN A.744(18), ENMENDADA)**

ANEXO B

**DIRECTRICES SOBRE EL PROGRAMA MEJORADO DE INSPECCIONES
DURANTE LOS RECONOCIMIENTOS DE PETROLEROS**

1 Se añade el siguiente nuevo párrafo después del párrafo existente de la sección 2 "Evaluación de la resistencia longitudinal" del anexo 12:

"La condición de la viga-casco para la evaluación de la resistencia longitudinal se determinará de conformidad con los métodos especificados en el apéndice 3."

2 Se añade el siguiente nuevo apéndice 3 después del apéndice 2 del anexo 12:

"Apéndice 3

**Método de muestreo para la medición de espesores a fin de evaluar
la resistencia longitudinal y métodos de reparación**

1 Alcance de la evaluación de la resistencia longitudinal

La resistencia longitudinal se debe evaluar en el 0,4L central en la parte de la viga-casco que contenga tanques, y en el 0,5L central en el caso de los tanques adyacentes que sobrepasen el 0,4L central, entendiéndose por tanque todo tanque de lastre o tanque de carga.

2 Método de muestreo para la medición de espesores

2.1 En virtud de lo prescrito en la sección 2.5 del anexo B, las secciones transversales se deben elegir de manera que se puedan efectuar mediciones del espesor en tantos tanques diferentes que puedan verse afectados por la corrosión como sea posible, por ejemplo, tanques de lastre que tengan una superficie común con tanques de carga provistos de serpentines de calefacción, otros tanques de lastre, tanques de carga en que esté permitido llevar agua salada y otros tanques de carga. Se deberían seleccionar los tanques de lastre que tengan una superficie común con tanques de carga provistos de serpentines de calefacción y los tanques de carga en que esté permitido llevar agua salada, en caso de que los hubiere.

2.2 El número mínimo de secciones transversales en que se han de efectuar mediciones debería ajustarse a lo prescrito en el anexo 2 del anexo B. Las secciones transversales deberían hallarse en los lugares en que se sospeche que se producen las mayores reducciones de espesor o tales reducciones se confirmen a partir de las mediciones de las planchas de la cubierta o del

fondo prescritas en el párrafo 2.3 y deberían estar separadas de las zonas que hayan sido reforzadas o renovadas localmente.

2.3 Se deberían medir, como mínimo, dos puntos en cada una de las planchas de la cubierta y/o del fondo que se hayan de medir en la zona de la carga de conformidad con lo prescrito en el anexo 2.

2.4 Deberían medirse el alma y la llanta de cada longitudinal y cada vagra del fondo, y un punto de cada plancha entre longitudinales, hasta $0,1D$ (siendo D el puntal del buque) de la cubierta y del fondo de cada sección transversal en que se hayan de efectuar mediciones de conformidad con lo prescrito en el anexo 2.

2.5 Deberían medirse el alma y la llanta de cada longitudinal y cada vagra del fondo, y al menos un punto de cada plancha por traca, por lo que respecta a los miembros longitudinales distintos de los especificados en el párrafo 2.4, que hayan de medirse en cada transversal de conformidad con lo prescrito en el anexo 2.

2.6 El espesor de cada componente debería determinarse calculando el promedio de todas las mediciones del componente realizadas en la sección transversal.

3 Mediciones adicionales cuando se ha reducido la resistencia longitudinal

3.1 Cuando se observen deficiencias en una o más de las secciones transversales por lo que respecta a las prescripciones relativas a la resistencia longitudinal que figuran en el presente anexo, debería aumentarse el número de secciones transversales en que se efectúen mediciones de espesores de modo que se tengan muestras de cada uno de los tanques situados en el 0,5L central del buque. Asimismo se deberían efectuar mediciones en los espacios de los tanques que estén situados parcialmente en ese 0,5L central, pero que lo sobrepasen.

3.2 También deberían efectuarse mediciones adicionales de espesores en una sección transversal a proa y otra a popa de cada zona reparada para cerciorarse de que las zonas que limitan dicha sección reparada cumplen igualmente lo prescrito en el anexo B.

4 Método de reparación eficaz

4.1 La amplitud de la renovación o el refuerzo que se hayan efectuado para cumplir lo dispuesto en este anexo deberían ajustarse a lo indicado en 4.2.

4.2 La longitud continua mínima de un miembro estructural renovado o reforzado no debería ser inferior al doble de la separación entre miembros primarios por el través. Además, la disminución del espesor de cada miembro ensamblado al miembro reemplazado (planchas, refuerzos, almas y alas de las vigas, etc.) en la zona de la unión a tope, tanto hacia proa como hacia popa, no debería estar en la gama de corrosión importante (75% de la disminución admisible para cada miembro particular). Cuando las diferencias de espesor en la unión a tope excedan del 15% del espesor menor, se proveerá un avellanado de transición.

4.3 Otros métodos de reparación que entrañen la instalación de tiras o la modificación de los miembros estructurales estarán sujetos a un examen específico. La instalación de tiras, si se considera tal opción, se limitará a las siguientes condiciones:

- .1 restaurar y/o aumentar la resistencia longitudinal;
- .2 la disminución del espesor de las planchas de la cubierta o del fondo que han de reforzarse no estarán en la gama de corrosión importante (75% de la disminución admisible para las chapas de cubierta);
- .3 la alineación y la disposición, incluido el remate de las tiras, se ajusta a una norma reconocida por la Administración;
- .4 las tiras se instalan de manera continua a lo largo del 0,5L central del buque; y
- .5 se usarán soldaduras en ángulo recto y soldaduras de penetración total en la soldadura a tope y, según la anchura de las tiras, soldaduras de ranura. Los procedimientos de soldadura que se apliquen serán aprobados por la Administración.

4.4 La estructura adyacente a las zonas reparadas, incluidas las tiras instaladas, etc. debería ser capaz de soportar las cargas aplicadas, teniendo en cuenta la resistencia al pandeo y el estado de las soldaduras de los miembros longitudinales a las planchas que forman la envolvente del casco."
