

交通部公告2006年第24号 - - 关于《散货船舱口盖的船东检查和维护标准》生效的公告 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/320/2021_2022__E4_BA_A4_E9_80_9A_E9_83_A8_E5_c80_320538.htm 交通部公告（2006年第24号）关于《散货船舱口盖的船东检查和维护标准》生效的公告 国际海事组织海上安全委员会第79届会议于2004年12月9日以MSC.169（79）号决议通过了《散货船舱口盖的船东检查和维护标准》（以下简称“标准”）。根据经修正的安全公约第二章第7条的有关规定（参见以MSC.170（79）号决议通过的经修正的《1974年国际海上人命安全公约》修正案），上述标准为强制性要求，并与该条于2006年7月1日同时生效。我国是《1974年国际海上人命安全公约》的缔约国，因此上述标准对我国具有约束力。现将《散货船舱口盖的船东检查和维护标准》印发，请遵照执行。附件：散货船舱口盖的船东检查和维护标准（MSC.169（79））中华人民共和国交通部二〇〇六年七月十九日 附件：散货船舱口盖的船东检查和维护标准（2004年12月9日以海安会第MSC.169（79）号决议通过）

1 适用范围 本标准规定了散货船货舱舱口盖船东检查和维护的要求。

2 舱口盖以及舱口开启、关闭、紧固和密封系统的维护

2.1 风雨密不良可能起因于：

.1 舱口盖系统的正常磨损：舱口围板或舱口盖由于碰撞而变形；摩擦垫片的（如果安装）磨损；压紧器的磨损；或

.2 缺乏维护：由于涂层破损而导致板材和扶强材的锈蚀；运动部件润滑不够；压紧器、接合面垫片和橡胶垫需要更换或更换的部件规格不当。

2.2 舱口盖不可靠尤其可能是因为紧固装置的损坏或磨损，

或因压紧系统调整不当，而造成预张力和负荷分配不正确。

2.3 因此，船东和船舶经营者应制定出一项维护计划。这些维护的目标是：.1保护舱口盖和舱口围板和扶强材的外露表面，以保持结构的整体强度；.2保护滚动式舱盖的轨道表面以及压力杆和其他对密封垫或摩擦垫施压的钢构件表面，注意表面光滑和轮廓正确对减少这些部件的磨损很重要；.3应根据生产商的建议，维修保养液压或机械驱动的开启、关闭、紧固和压紧系统；.4维护手调式压紧装置，当发现严重损耗、磨损或丧失调节能力时，应予更换；.5根据生产商的建议更换密封和其他磨损部件，注意船上携带或获取正确规格配件的必要性，并应注意密封件是按特定的压紧程度、硬度、抗化学和耐磨度来设计的；以及 100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com