

I. DISPOSICIÓN XERAIS

MINISTERIO DE FOMENTO

2550 *Real decreto 38/2009, do 23 de xaneiro, polo que se regulan as probas a que se someten os botes salvavidas e os seus medios de posta a flote e se autoriza a súa realización a empresas especializadas.*

A regra 20 do capítulo III do Convenio Internacional para a Seguranza da Vida Humana no Mar, 1974 (SOLAS), que foi modificada pola Resolución MSC. 152 (78) da Organización Marítima Internacional (OMI), adoptada o 20 de maio de 2004, indica que o mantemento periódico dos botes salvavidas, dispositivos de posta a flote e aparellos de solta con carga se realice de acordo coas previsións do Comité de Seguranza Marítima da OMI, contidas na actualidade na Circular 1206 do citado comité do 26 de maio de 2006, sobre medidas de seguranza para previr os accidentes causados por botes salvavidas, documento MSC.1/Circ. 1206.

A Circular 1206 prescribe que as probas que se leven a cabo cos botes salvavidas deberán ser realizadas polo fabricante ou por outras organizacións, previamente autorizadas polo fabricante.

Non obstante, axiña xurdiron dúbidas no relativo a como proceder en casos en que o fabricante xa non existise, ou naqueles casos en que este non dese cobertura suficiente a nivel mundial.

Estes problemas foron tomados en consideración pola OMI de forma que, no 81 período de sesións do Comité de Seguranza Marítima do ano 2006, se decidiu que o documento MSC.1/Cir. 1206 tivese inicialmente carácter orientativo e pospor a decisión da súa obrigatoriedade ata o ano 2010.

O carácter de recomendación reforzouse aínda máis no 83 período de sesións que tivo lugar en 2007, no cal se decidiu que as administracións marítimas nacionais puidesen autorizar outras empresas distintas do fabricante para levaren a cabo as funcións de mantemento e reparación dos elementos e dispositivos salvavidas.

Á vista destes antecedentes e por razóns de seguranza marítima e de protección da vida humana no mar, optouse por regular mediante este real decreto os controis e probas que se van realizar cos botes salvavidas e co equipamento a eles asociado.

As entidades que deben realizar ou supervisar a realización das probas poderán ser, ben o fabricante ou a empresa en quen este delegue ou ben empresas distintas do fabricante, sempre que fosen autorizadas pola Administración marítima española.

Este real decreto dítase ao abeiro das competencias de ordenación en materia de seguranza marítima que o artigo 86.1 de 992, do 24 de novembro, de portos do Estado e da mariña mercante, lle confire ao Ministerio de Fomento.

Na súa virtude, por proposta da ministra de Fomento, coa aprobación previa da ministra de Administracións Públicas, de acordo co Consello de Estado e logo de deliberación de Consello de Ministros na súa reunión do día 23 de xaneiro de 2009,

DISPOÑO:

Artigo 1. *Obxecto.*

Este real decreto ten por obxecto:

1. Regular as probas técnicas necesarias para o mantemento periódico dos botes salvavidas, dispositivos de posta a flote e aparellos de solta con carga nos buques mercantes, contidas no anexo I.

2. Autorizar empresas especializadas distintas do fabricante dos devanditos elementos e equipamentos para a realización ou supervisión de tales probas técnicas.

Artigo 2. *Realización das probas de mantemento.*

1. Corresponderalle á tripulación do buque, baixo supervisión directa dun oficial superior, as inspeccións semanais e mensuais, reguladas na regra III/20.6 e III/20.7 do Convenio SOLAS e o mantemento rutineiro dos elementos mencionados no artigo anterior, de acordo coas especificacións do fabricante e de conformidade coas instrucións impartidas por este.

Deberá quedar constancia da realización das devanditas inspeccións no diario de navegación.

2. Corresponderalles ao fabricante ou ao seu representante, á persoa ou organización en quen delegue o fabricante e ás empresas especializadas autorizadas pola Dirección Xeral da Mariña Mercante a realización das probas anuais que figuran no anexo I e os traballos de reparación e substitución de pezas, conforme os requisitos e normas do fabricante.

Artigo 3. *Autorización ás empresas especializadas.*

1. O Ministerio de Fomento poderá autorizar as empresas mencionadas no artigo anterior para realizaren as funcións de mantemento periódico dos botes salvavidas, dispositivos de posta a flote e aparello de solta con carga nos buques mercantes, sempre que cumpran as condicións previstas no anexo II deste real decreto.

2. A autorización terá unha vixencia indefinida. Non obstante, as empresas autorizadas deberán, cada dous anos, enviar á Dirección Xeral da Mariña Mercante documentación que acredite a cualificación autorizada do seu persoal para a realización das probas correspondentes, de conformidade coa normativa e instrucións emanadas da OMI. A non-acreditación da cualificación poderá comportar a retirada da autorización.

3. O procedemento para obter a autorización iniciarase por solicitude da empresa, dirixida á Dirección Xeral da Mariña Mercante, xuntando certificación responsable do cumprimento das condicións establecidas no anexo II deste real decreto.

4. A competencia para outorgar ou denegar a autorización correspóndelle ao director xeral da Mariña Mercante, mediante resolución motivada, nos termos previstos na Lei 30/1992, do 26 de novembro, de réxime xurídico das administracións públicas e do procedemento administrativo común.

5. O prazo máximo para notificar a resolución pola que se resolve o procedemento de outorgamento da autorización será de tres meses. Cando non recaese resolución expresa dentro deste prazo entenderase que a solicitude foi estimada.

6. Fronte á resolución do director xeral da Mariña Mercante poderán os interesados interpor recurso de alzada ante o secretario xeral de Transportes.

Artigo 4. *Realización de probas no estranxeiro.*

Naqueles casos en que non sexa posible a realización das probas en España, ben porque o buque estea dedicado a realizar viaxes entre portos estranxeiros e resulte prexudicial para a explotación comercial deste o seu traslado a porto nacional, ou ben porque estea a realizar reparacións no estranxeiro ou outras causas que non aconsellen o seu traslado a España, poderanse realizar as probas no estranxeiro, logo de autorización da Dirección Xeral da Mariña Mercante outorgada seguindo o procedemento previsto no artigo 3.

Disposición adicional única. *Habilitación ao director xeral da Mariña Mercante.*

Habílitase o director xeral da Mariña Mercante para ditar as resolucións e os actos necesarios para a execución deste real decreto.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cantas disposicións de igual ou inferior rango se opoñan ao disposto neste real decreto.

Disposición derradeira primeira. *Título competencial.*

Este real decreto dítase ao abeiro do disposto no artigo 149.1.20.^a da Constitución, que lle atribúe ao Estado a competencia sobre mariña mercante.

Disposición derradeira segunda. *Habilitación normativa.*

Facúltase o ministro de Fomento para ditar as normas necesarias para o desenvolvemento deste real decreto.

Disposición derradeira terceira. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor o día seguinte ao da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid o 23 de xaneiro de 2009

JUAN CARLOS R.

A ministra de Fomento,
MAGDALENA ÁLVAREZ ARZA

ANEXO I

PROBAS TÉCNICAS DE MANTEMENTO E SERVIZOS

1. Xeneralidades

1.1 Toda tarefa de mantemento, servizo e reparación deberase realizar seguindo o sistema establecido polo fabricante para tales tarefas.

1.2 A bordo do buque deberá haber un xogo completo dos manuais de mantemento e documentación conexas publicados polo fabricante para o seu uso en todas as operacións relacionadas co mantemento, o axuste e a reposición dos botes salvavidas e do seu equipo, a saber, os pescantes, os mecanismos de solta e outros.

Cando non exista un xogo completo dos manuais de mantemento e documentación conexas publicados polo fabricante, a empresa navieira solicitará a unha empresa especializada a elaboración de información sobre os elementos instalados a bordo, así como de plans de mantemento periódico. A devandita empresa deberá ter experiencia en deseño e estar familiarizada coa elaboración de manuais recollidos no Real decreto 809/1999, do 14 de maio, polo que se regulan os requisitos que deben reunir os equipos mariños destinados a ser embarcados nos buques e no Documento MSC/Circ. 1205 da OMI.

Comunicarase á Dirección Xeral da Mariña Mercante o nome da empresa encargada da elaboración dos documentos.

1.3 O sistema do fabricante para os traballos de mantemento e servizo incluirá, como mínimo, os elementos que se detallan neste anexo.

2. Exame anual

2.1 Deberase dispor a bordo do buque dos expedientes dos traballos de supervisión e mantemento de rutina realizados pola súa tripulación, así como dos correspondentes certificados dos dispositivos de posta a flote.

2.2 Os traballos de reparación e substitución de pezas deberanse realizar conforme os requisitos e normas do fabricante.

2.3 Botes salvavidas: deberanse examinar os seguintes elementos para comprobar que o seu estado e funcionamento son satisfactorios:

- a) Estado da estrutura do bote salvavidas, incluídas pezas fixas e soltas;
- b) Motor e sistema de propulsión;
- c) Sistema de espaxedores, se o leva;
- d) Sistema de subministración de aire, se o leva;
- e) Sistema de manobra;
- f) Sistema de subministración de enerxía; e
- g) Sistema de achique.

2.4 Mecanismo de solta: terán que se examinar os seguintes aspectos para comprobar que o seu estado e funcionamento son satisfactorios tras realizar a proba anual do freo do guinche co bote baleiro, tal como prescribe o punto 2.10 deste anexo:

- a) Funcionamento dos dispositivos de activación do mecanismo de solta.

A configuración e o mantemento do mecanismo de solta son operacións fundamentais polo que respecta ao correcto funcionamento do bote salvavidas e á seguranza do persoal a bordo deste. Todas as operacións de mantemento deste equipo se levarán a cabo, polo tanto, coa maior atención.

Non se realizará ningunha operación de mantemento ou axuste do mecanismo de solta cando os ganchos estean a soportar peso.

Para este fin pódense utilizar amantes suspendidos, pero non noutras ocasións, como, por exemplo, cando o bote se atope estibado e durante os exercicios de formación.

O mecanismo de solta deberase examinar antes e despois da súa proba operacional e unha vez concluída a proba dinámica do freo do guinche. Deberase ter en conta especialmente que non se produzan danos durante esta última proba, en particular na fixación do gancho.

- b) Xogo excesivo (tolerancias);
- c) Sistema de encravamento hidrostático, de o levar;
- d) Cables de control e solta; e
- e) Fixación do gancho.

2.5 Proba de funcionamento do mecanismo de solta con carga:

- a) Colocar o bote salvavidas parcialmente na auga de modo que o peso do bote descansa en gran parte nas tiras e que non se active o sistema de encravamento hidrostático, de o haber;

- b) Facer funcionar o mecanismo de solta con carga;
- c) Facer volver á súa posición orixinal o citado mecanismo de solta con carga; e
- d) Examinar o mecanismo de solta e a fixación do gancho para asegurarse de que o gancho volveu por completo á súa posición orixinal e non se produciu ningún dano.

Antes de izar o bote deberase comprobar que o mecanismo de solta volveu por completo á súa posición orixinal. As últimas operacións débense realizar sen ningunha persoa a bordo.

2.6 Proba de funcionamento do mecanismo de solta sen carga:

- a) Pór o bote salvavidas a flote;
- b) Activar o mecanismo de solta sen carga;
- c) Repor o mecanismo de solta sen carga; e
- d) Volver pór o bote salvavidas na súa posición de estiba e deixalo listo para ser utilizado.

Antes de izar o bote, deberase comprobar que o mecanismo de solta volveu por completo á súa posición orixinal. As últimas operacións débense realizar sen ningunha persoa a bordo.

2.7 Proba de funcionamento do mecanismo de solta do bote salvavidas de caída libre:

- a) Engrenar os dispositivos de posta a flote simulada segundo as instrucións de funcionamento do fabricante;
- b) Activar o mecanismo de solta para liberar o bote, estando o operador adecuadamente sentado e suxeito no asento desde o que se activa o mecanismo de solta, volver pór o bote na súa posición de estiba;
- c) Repetir os procedementos anteriores utilizando o mecanismo de solta auxiliar, cando proceda;
- d) Retirar os dispositivos de posta a flote simulada; e
- e) Verificar que o bote salvavidas está na súa posición de estiba, listo para pólo a flote.

2.8 Pescante: deberanse examinar os seguintes elementos co fin de asegurarse de que o seu estado e funcionamento son satisfactorios:

- a) Estrutura do pescante, en particular, signos de corrosión, desaliñación, deformación e xogo excesivo;
- b) Cables e poleas; posibles danos, tales como cocas e corrosión;
- c) Lubricación dos cables, poleas e pezas móbiles;
- d) Funcionamento dos interruptores de fin de percorrido;
- e) Sistemas de enerxía acumulada; e
- f) Sistemas hidráulicos.

2.9 Guinche: deberanse examinar os seguintes elementos co fin de asegurarse de que o seu estado e funcionamento son satisfactorios:

- a) Apertura e inspección de mecanismos de freo;
- b) Cambio das zapatas do freo, se é necesario;
- c) Sistema de telemando;
- d) Sistema de subministración eléctrica; e
- e) Base do guinche.

2.10 Proba dinámica do freo do guinche:

- a) A proba operacional anual deberase realizar preferiblemente mediante o arriado do bote baleiro. Cando o bote alcance a súa máxima velocidade de arriado, e antes de que entre na auga, frearase bruscamente.
- b) A proba operacional quinquenal deberase realizar mediante o arriado do bote cunha carga de proba que represente 1,1 veces o peso da embarcación de supervivencia ou bote de rescate coa asignación completa de persoas e equipo, ou unha carga equivalente. Cando o bote alcance a súa máxima velocidade de arriado, e antes de que entre na auga, frearase bruscamente.
- c) Logo de se realizar estas probas volverán inspeccionarse as zapatas do freo e as pezas estruturais que fosen sometidas a esforzos.

Ao cargar o bote nesta proba, deberanse tomar precaucións para garantir que a súa estabilidade non se vexa prexudicada por efectos de superficie libre nin pola elevación do centro de gravidade.

2.11 Exame dos aparellos de solta con carga: o exame dos aparellos de solta con carga inclúe:

- a) A desmontaxe dos ganchos de solta;
- b) O exame con respecto ás tolerancias e ás prescricións de proxecto;
- c) O axuste dos aparellos de solta logo de se montar;
- d) A proba operacional conforme as especificacións anteriores e cunha carga que se axuste ao disposto na regra III/20.11.2.3 do Convenio SOLAS; e
- e) A comprobación de as pezas importantes non teren defectos nin fisuras. Para tal efecto poden resultar adecuadas as técnicas de exame non destrutivo, tales como os líquidos penetrantes.

2.11 Pescantes dos botes de rescate: ademais das comprobacións recollidas nos puntos anteriores, naqueles extremos que afecten os pescantes dos botes de rescate, comprobaranse os seguintes sistemas:

- Sistema de acumuladores de enerxía.
- Comprobación de presión do N 2.
- Comprobación de carga e alarmas.
- Comprobación de válvula de seguranza.
- Comprobación xeral do sistema.
- Gancho automático de disparo:
- Sistema de seguranza.
- Sistema de armado e disparo.
- Disparo automático.
- Disparo de carga.

ANEXO II

Condicións para a autorización das empresas especializadas

1. Requisitos que deben cumprir as empresas especializadas.

a) Proba de que teñen implementada unha norma de calidade (ISO 9001 ou equivalente) para a realización das probas.

b) Acreditar experiencia, durante polo menos dous anos, en realización de probas con equipamentos semellantes con diferentes fabricantes.

c) Sistema de seguimento dos traballos realizados, para o cal deben implantar un sistema que permita realizar un seguimento dos devanditos traballos e das pezas de recambio utilizadas, que deberían ser recambios orixinais do fabricante. De non existiren pezas orixinais do fabricante, deberanse utilizar outras que cumpran co disposto no Real decreto 809/1999, do 14 de maio, polo que se regulan os requisitos que deben reunir os equipamentos mariños destinados a ser embarcados nos buques, sempre que sexa aplicable ás devanditas pezas.

No caso de ter que cambiar algunha peza dun conxunto completo e da cal xa non existe o fabricante, poderíase aceptar unha peza similar fabricada por unha empresa de recoñecida experiencia no deseño destes compoñentes, logo de autorización da Dirección Xeral da Mariña Mercante.

d) Prover a todo o persoal, do que dispón para a realización das probas e inspeccións de botes salvavidas e equipo asociado, dun documento personalizado no cal figuren o nome e apelidos, DNI ou documento acreditativo da identidade para os estranxeiros, e cualificación para a realización das probas. Acreditar que o devandito persoal recibiu a formación específica correspondente.

e) Ter cuberta a súa responsabilidade por unha contía mínima dun millón de euros, mediante a contratación dun seguro ou doutra garantía financeira. A devandita contía quedará anualmente actualizada en función do índice de prezos de consumo.

2. Toda a información a que se refire o punto anterior debe estar dispoñible para o seu exame pola Dirección Xeral da Mariña Mercante.

3. Naqueles casos en que por circunstancias diversas non sexa posible atender un servizo coas empresas autorizadas, poderase autorizar puntualmente e para cada caso concreto outra empresa sempre que esta cumpra cos requisitos anteriores.

Nestes supostos será necesario que a empresa que pretende realizar o servizo solicite autorización da Dirección Xeral da Mariña Mercante.

O navieiro debe indicar á Dirección Xeral da Mariña Mercante cales son as razóns por que se solicita que o servizo sexa prestado por unha empresa non autorizada. Efectuada a súa análise, a Dirección Xeral da Mariña Mercante, de estimar que existe xustificación para iso, outorgaralle a autorización á empresa solicitante.