

I. DISPOSICIONES GENERALES

MINISTERIO DE FOMENTO

2550 *Real Decreto 38/2009, de 23 de enero, por el que se regulan las pruebas a las que se someten los botes salvavidas y sus medios de puesta a flote y se autoriza su realización a empresas especializadas.*

La regla 20 del capítulo III del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (SOLAS), que fue modificada por la Resolución MSC. 152 (78) de la Organización Marítima Internacional (OMI), adoptada el 20 de mayo de 2004, indica que el mantenimiento periódico de los botes salvavidas, dispositivos de puesta a flote y aparejos de suelta con carga se realice de acuerdo con las previsiones del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, contenidas en la actualidad en la Circular 1206 del citado Comité de 26 de mayo de 2006, sobre medidas de seguridad para prevenir los accidentes causados por botes salvavidas, documento MSC.1/Circ. 1206.

La Circular 1206 prescribe que las pruebas que se lleven a cabo con los botes salvavidas deberán ser realizadas por el fabricante o por otras organizaciones, previamente autorizadas por el fabricante.

No obstante pronto surgieron dudas en lo relativo a cómo proceder en casos en los que el fabricante ya no existiese, o en aquellos casos en los que éste no diese cobertura suficiente a nivel mundial.

Estos problemas han sido tomados en consideración por la OMI de forma que en el 81 período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima, del año 2006, se decidió que el documento MSC.1/Cir. 1206 tuviese inicialmente carácter orientativo y posponer la decisión de su obligatoriedad hasta el año 2010.

El carácter de recomendación se reforzó aún más en el 83 período de sesiones celebrado en 2007, en el cual se decidió que las Administraciones marítimas nacionales pudieran autorizar a otras empresas distintas del fabricante para llevar a cabo las funciones de mantenimiento y reparación de los elementos y dispositivos salvavidas.

A la vista de estos antecedentes y por razones de seguridad marítima y de protección de la vida humana en el mar, se ha optado por regular mediante este real decreto los controles y pruebas a realizar con los botes salvavidas y con el equipamiento a ellos asociado.

Las entidades que deben realizar o supervisar la realización de las pruebas, podrán ser, bien el fabricante o la empresa en quien éste delegue o bien empresas distintas del fabricante, siempre que hayan sido autorizadas por la Administración marítima española.

Este real decreto se dicta al amparo de las competencias de ordenación en materia de seguridad marítima que el artículo 86.1 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de puertos del Estado y de la marina mercante confiere al Ministerio de Fomento.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Fomento, con la aprobación previa de la Ministra de Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 23 de enero de 2009,

DISPONGO:

Artículo 1. *Objeto.*

Este real decreto tiene por objeto:

1. Regular las pruebas técnicas necesarias para el mantenimiento periódico de los botes salvavidas, dispositivos de puesta a flote y aparejos de suelta con carga en los buques mercantes, contenidas en el anexo I.

2. Autorizar a empresas especializadas distintas del fabricante de dichos elementos y equipos para la realización o supervisión de tales pruebas técnicas.

Artículo 2. *Realización de las pruebas de mantenimiento.*

1. Corresponderá a la tripulación del buque, bajo supervisión directa de un oficial superior, las inspecciones semanales y mensuales, reguladas en la regla III/20.6 y III/20.7 del Convenio SOLAS y el mantenimiento rutinario de los elementos mencionados en el artículo anterior, de acuerdo con las especificaciones del fabricante y de conformidad con las instrucciones impartidas por éste.

Deberá quedar constancia de la realización de dichas inspecciones en el Diario de navegación.

2. Corresponderá al fabricante o su representante, a la persona u organización en quién delegue el fabricante y a las empresas especializadas autorizadas por la Dirección General de la Marina Mercante, la realización de las pruebas anuales que figuran en el anexo I y los trabajos de reparación y sustitución de piezas, con arreglo a los requisitos y normas del fabricante.

Artículo 3. *Autorización a las empresas especializadas.*

1. El Ministerio de Fomento podrá autorizar a las empresas mencionadas en el artículo anterior para realizar las funciones de mantenimiento periódico de los botes salvavidas, dispositivos de puesta a flote y aparejo de suelta con carga en los buques mercantes, siempre que cumplan las condiciones previstas en el anexo II de este real decreto.

2. La autorización tendrá una vigencia indefinida. No obstante, las empresas autorizadas deberán, cada dos años, enviar a la Dirección General de la Marina Mercante documentación que acredite la cualificación autorizada de su personal para realización de las pruebas correspondientes, de conformidad con la normativa e instrucciones emanadas de la OMI. La no acreditación de la cualificación podrá conllevar la retirada de la autorización.

3. El procedimiento para obtener la autorización se iniciará a solicitud de la empresa, dirigida a la Dirección General de la Marina Mercante, acompañando certificación responsable del cumplimiento de las condiciones establecidas en el anexo II de este real decreto.

4. La competencia para otorgar o denegar la autorización corresponde al Director General de la Marina Mercante, mediante resolución motivada, en los términos previstos en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

5. El plazo máximo para notificar la resolución por la que se resuelve el procedimiento de otorgamiento de la autorización será de tres meses. Cuando no haya recaído resolución expresa dentro de este plazo se entenderá que la solicitud ha sido estimada.

6. Frente a la resolución del Director General de la Marina Mercante podrán los interesados interponer recurso de alzada ante el Secretario General de Transportes.

Artículo 4. *Realización de pruebas en el extranjero.*

En aquellos casos en los cuales no sea posible la realización de las pruebas en España, bien porque el buque esté dedicado a realizar viajes entre puertos extranjeros y resulte perjudicial para la explotación comercial del mismo su traslado a puerto nacional, o bien porque esté realizando reparaciones en el extranjero u otras causas que no aconsejen su traslado a España, se podrán realizar las pruebas en el extranjero, previa autorización de la Dirección General de la Marina Mercante otorgada siguiendo el procedimiento previsto en el artículo 3.

Disposición adicional única. *Habilitación al Director General de la Marina Mercante.*

Se habilita al Director General de la Marina Mercante para dictar las resoluciones y actos necesarios para la ejecución de este real decreto.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este real decreto.

Disposición final primera. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.20.^a de la Constitución que atribuye al Estado la competencia sobre marina mercante.

Disposición final segunda. *Habilitación normativa.*

Se faculta al Ministro de Fomento para dictar las normas necesarias para el desarrollo de este real decreto.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 23 de enero de 2009.

JUAN CARLOS R.

La Ministra de Fomento,
MAGDALENA ÁLVAREZ ARZA

ANEXO I

PRUEBAS TÉCNICAS DE MANTENIMIENTO Y SERVICIOS

1. Generalidades

1.1 Toda tarea de mantenimiento, servicio y reparación habrá de realizarse siguiendo el sistema establecido por el fabricante para tales tareas.

1.2 A bordo del buque deberá haber un juego completo de los manuales de mantenimiento y documentación conexas publicados por el fabricante para su uso en todas las operaciones relacionadas con el mantenimiento, el ajuste y la reposición de los botes salvavidas y de su equipo, a saber, los pescantes, los mecanismos de suelta y otros.

Cuando no exista un juego completo de los manuales de mantenimiento y documentación conexas publicados por el fabricante, la empresa naviera solicitará a una empresa especializada la elaboración de información sobre los elementos instalados a bordo, así como de planes de mantenimiento periódico. Dicha empresa deberá tener experiencia en diseño y estar familiarizada con la elaboración de manuales contemplados en el Real Decreto 809/1999, de 14 de mayo, por el que se regulan los requisitos que deben reunir los equipos marinos destinados a ser embarcados en los buques y en el Documento MSC/Circ. 1205 de la OMI.

Se comunicará a la Dirección General de la Marina Mercante el nombre de la empresa encargada de la elaboración de los documentos.

1.3 El sistema del fabricante para los trabajos de mantenimiento y servicio incluirá, como mínimo, los elementos que se detallan en este anexo.

2. Examen anual

2.1 Deberá disponerse a bordo del buque de los expedientes de los trabajos de supervisión y mantenimiento de rutina realizados por su tripulación, así como de los correspondientes certificados de los dispositivos de puesta a flote.

2.2 Los trabajos de reparación y sustitución de piezas habrán de realizarse con arreglo a los requisitos y normas del fabricante.

2.3 Botes salvavidas: Deberán examinarse los siguientes elementos para comprobar que su estado y funcionamiento son satisfactorios:

- a) Estado de la estructura del bote salvavidas, incluidas piezas fijas y sueltas;
- b) Motor y sistema de propulsión;
- c) Sistema de rociadores, si lo lleva;
- d) Sistema de suministro de aire, si lo lleva;
- e) Sistema de maniobra;
- f) Sistema de suministro de energía; y
- g) Sistema de achique.

2.4 Mecanismo de suelta: Habrán de examinarse los siguientes aspectos para comprobar que su estado y funcionamiento son satisfactorios tras realizar la prueba anual del freno del chigre con el bote vacío, tal como prescribe el apartado 2.10 de este anexo:

- a) Funcionamiento de los dispositivos de activación del mecanismo de suelta.

La configuración y el mantenimiento del mecanismo de suelta son operaciones fundamentales por lo que respecta al correcto funcionamiento del bote salvavidas y a la seguridad del personal a bordo del mismo. Todas las operaciones de mantenimiento de este equipo se llevarán a cabo, por tanto, con la mayor atención.

No se realizará ninguna operación de mantenimiento o ajuste del mecanismo de suelta cuando los ganchos estén soportando peso.

Para este fin se pueden utilizar amantes suspendidos, pero no en otras ocasiones, como, por ejemplo, cuando el bote se encuentre estibado y durante los ejercicios de formación.

El mecanismo de suelta habrá de examinarse antes y después de su prueba operacional y una vez concluida la prueba dinámica del freno del chigre. Deberá tenerse en cuenta especialmente que no se produzcan daños durante esta última prueba, en particular en la fijación del gancho.

- b) Juego excesivo (tolerancias);
- c) Sistema de enclavamiento hidrostático, si lo lleva;
- d) Cables de control y suelta; y
- e) Fijación del gancho.

2.5 Prueba de funcionamiento del mecanismo de suelta con carga:

a) Colocar el bote salvavidas parcialmente en el agua de modo que el peso del bote descansa en gran parte en las tiras y que no se active el sistema de enclavamiento hidrostático, si lo hay;

- b) Hacer funcionar el mecanismo de suelta con carga;
- c) Hacer volver a su posición original el citado mecanismo de suelta con carga; y
- d) Examinar el mecanismo de suelta y la fijación del gancho para asegurarse de que el gancho ha vuelto por completo a su posición original y no se ha producido ningún daño.

Antes de izar el bote se ha de comprobar que el mecanismo de suelta ha vuelto por completo a su posición original. Las últimas operaciones deben realizarse sin ninguna persona a bordo.

2.6 Prueba de funcionamiento del mecanismo de suelta sin carga:

- a) Poner el bote salvavidas a flote;
- b) Activar el mecanismo de suelta sin carga;
- c) Reponer el mecanismo de suelta sin carga; y
- d) Volver a poner el bote salvavidas en su posición de estiba y dejarlo listo para ser utilizado.

Antes de izar el bote, se ha de comprobar que el mecanismo de suelta ha vuelto por completo a su posición original. Las últimas operaciones deben realizarse sin ninguna persona a bordo.

2.7 Prueba de funcionamiento del mecanismo de suelta del bote salvavidas de caída libre:

- a) Engranar los dispositivos de puesta a flote simulada según las instrucciones de funcionamiento del fabricante;
- b) Activar el mecanismo de suelta para liberar el bote, estando el operador adecuadamente sentado y sujeto en el asiento desde el que se activa el mecanismo de suelta, volver a poner el bote en su posición de estiba;
- c) Repetir los procedimientos anteriores utilizando el mecanismo de suelta auxiliar, cuando proceda;
- d) Retirar los dispositivos de puesta a flote simulada; y
- e) Verificar que el bote salvavidas está en su posición de estiba, listo para ponerlo a flote.

2.8 Pescante: Deberán examinarse los siguientes elementos a fin de asegurarse de que su estado y funcionamiento son satisfactorios:

- a) Estructura del pescante, en particular, signos de corrosión, desalineación, deformación y juego excesivo;
- b) Cables y poleas; posibles daños, tales como cocas y corrosión;
- c) Lubricación de los cables, poleas y piezas móviles;
- d) Funcionamiento de los interruptores de fin de recorrido;
- e) Sistemas de energía acumulada; y
- f) Sistemas hidráulicos.

2.9 Chigre: Deberán examinarse los siguientes elementos a fin de asegurarse de que su estado y funcionamiento son satisfactorios:

- a) Apertura e inspección de mecanismos de freno;
- b) Cambio de las zapatas del freno, si es necesario;
- c) Sistema de telemando;
- d) Sistema de suministro eléctrico; y
- e) Base del chigre.

2.10 Prueba dinámica del freno del chigre:

a) La prueba operacional anual deberá realizarse preferiblemente mediante el arriado del bote vacío. Cuando el bote haya alcanzado su máxima velocidad de arriado, y antes de que entre en el agua, se frenará bruscamente.

b) La prueba operacional quinquenal deberá realizarse mediante el arriado del bote con una carga de prueba que represente 1,1 veces el peso de la embarcación de supervivencia o bote de rescate con la asignación completa de personas y equipo, o una carga equivalente. Cuando el bote haya alcanzado su máxima velocidad de arriado, y antes de que entre en el agua, se frenará bruscamente.

c) Después de realizarse estas pruebas volverán a inspeccionarse las zapatas del freno y las piezas estructurales que hayan sido sometidas a esfuerzos.

Al cargar el bote en esta prueba, se deberán tomar precauciones para garantizar que la estabilidad del mismo no se vea perjudicada por efectos de superficie libre ni por la elevación del centro de gravedad.

2.11 Examen de los aparejos de suelta con carga: El examen de los aparejos de suelta con carga incluye:

- a) El desmontaje de los ganchos de suelta;
- b) El examen con respecto a las tolerancias y las prescripciones de proyecto;
- c) El ajuste de los aparejos de suelta después de que se hayan montado;
- d) La prueba operacional con arreglo a las especificaciones anteriores y con una carga que se ajuste a lo dispuesto en la regla III/20.11.2.3 del Convenio SOLAS; y
- e) La comprobación de que las piezas importantes no tienen defectos ni fisuras. A tal efecto pueden resultar adecuadas las técnicas de examen no destructivo, tales como los líquidos penetrantes.

2.11 Pescantes de los botes de rescate: Además de las comprobaciones recogidas en los puntos anteriores, en aquellos extremos que afecten a los pescantes de los botes de rescate, se comprobarán los siguientes sistemas:

Sistema de acumuladores de energía.
Comprobación de presión del N 2.
Comprobación de carga y alarmas.
Comprobación de válvula de seguridad.
Comprobación general del sistema.

Gancho automático de disparo:

Sistema de seguridad.
Sistema de armado y disparo.
Disparo automático.
Disparo de carga.

ANEXO II

Condiciones para la autorización de las empresas especializadas

1. Requisitos que deben cumplir las empresas especializadas.

a) Prueba de que tienen implementada una norma de calidad (ISO 9001 o equivalente) para la realización de las pruebas.

b) Acreditar experiencia, durante al menos dos años, en realización de pruebas con equipos semejantes con diferentes fabricantes.

c) Sistema de seguimiento de los trabajos realizados, para lo que deben de implantar un sistema que permita realizar un seguimiento de dichos trabajos y de las piezas de repuesto utilizadas, que deberían de ser repuestos originales del fabricante. Si no existiesen piezas originales del fabricante deberán utilizarse otras que cumplan con lo dispuesto en el Real Decreto 809/1999, de 14 de mayo, por el que se regulan los requisitos que deben reunir los equipos marinos destinados a ser embarcados en los buques, siempre que sea aplicable a dichas piezas.

En el caso de tener que cambiar alguna pieza de un conjunto completo y de la cual ya no existe el fabricante, se podría aceptar una pieza similar fabricada por una empresa de reconocida experiencia en el diseño de estos componentes, previa autorización de la Dirección General de la Marina Mercante.

d) Proveer a todo el personal, del que dispone para la realización de las pruebas e inspecciones de botes salvavidas y equipo asociado, de un documento personalizado en el cual figuren el nombre y apellidos, DNI o documento acreditativo de la identidad para los extranjeros, y cualificación para la realización de las pruebas. Acreditar que dicho personal ha recibido la formación específica correspondiente.

e) Tener cubierta su responsabilidad por una cuantía mínima de un millón de euros, mediante la contratación de un seguro u otra garantía financiera. Dicha cuantía quedará anualmente actualizada en función del índice de precios al consumo.

2. Toda la información a que se refiere el apartado anterior debe de estar disponible para su examen por la Dirección General de la Marina Mercante.

3. En aquellos casos en las que por circunstancias diversas no sea posible atender un servicio con las empresas autorizadas, se podrá autorizar puntualmente y para cada caso concreto a otra empresa siempre que esta cumpla con los requisitos anteriores.

En estos supuestos será necesario solicitar autorización de la Dirección General de la Marina Mercante por parte de la empresa que pretende realizar el servicio.

El naviero debe indicar a la Dirección General de la Marina Mercante cuales son las razones por las que se solicita que el servicio sea prestado por una empresa no autorizada. Efectuado el análisis de las mismas, la Dirección General de la Marina Mercante si estima que existe justificación para ello otorgará la autorización a la empresa solicitante.