

I. DISPOSICIONS GENERALS

MINISTERI DE FOMENT

2550 *Reial decret 38/2009, de 23 de gener, pel qual es regulen les proves a què se sotmeten els bots salvavides i els seus mitjans de posada en flotació i se n'autoritza la realització a empreses especialitzades.*

La regla 20 del capítol III del Conveni internacional per a la seguretat de la vida humana al mar, 1974 (SOLAS), que va ser modificada per mitjà de la Resolució MSC. 152 (78) de l'Organització Marítima Internacional (OMI), adoptada el 20 de maig de 2004, indica que el manteniment periòdic dels bots salvavides, dispositius de posada en flotació i ormeigs d'alliberament amb càrrega es faci d'acord amb les previsions del Comitè de Seguretat Marítima de l'OMI, incloses en l'actualitat en la Circular 1206 de l'esmentat Comitè de 26 de maig de 2006, sobre mesures de seguretat per prevenir els accidents causats per bots salvavides, document MSC.1/Circ. 1206.

La Circular 1206 prescriu que les proves que es portin a terme amb els bots salvavides les ha de realitzar el fabricant o altres organitzacions, prèviament autoritzades pel fabricant.

No obstant això, aviat van sorgir dubtes sobre com s'havia de procedir en casos en què el fabricant ja no existís, o en els casos en què no donés prou cobertura a escala mundial.

Aquests problemes han estat presos en consideració per l'OMI, de manera que en el 81 període de sessions del Comitè de Seguretat Marítima, de l'any 2006, es va decidir que el document MSC.1/Cir. 1206 tingués inicialment caràcter orientatiu i posposar la decisió de la seva obligatorietat fins a l'any 2010.

El caràcter de recomanació es va reforçar encara més en el 83 període de sessions que tingué lloc el 2007, en el qual es va decidir que les administracions marítimes nacionals poguessin autoritzar a altres empreses diferents del fabricant per portar a terme les funcions de manteniment i reparació dels elements i dispositius salvavides.

A la vista d'aquests antecedents i per raons de seguretat marítima i de protecció de la vida humana en el mar, s'ha optat per regular mitjançant aquest Reial decret els controls i les proves que s'han de realitzar amb els bots salvavides i amb l'equipament que hi està associat.

Les entitats que han de realitzar o supervisar la realització de les proves poden ser o bé el fabricant o l'empresa en qui aquest delegui o bé empreses diferents del fabricant, sempre que hagin estat autoritzades per l'Administració marítima espanyola.

Aquest Reial decret es dicta a l'empara de les competències d'ordenació en matèria de seguretat marítima que l'article 86.1 de la Llei 27/1992, de 24 de novembre, de ports de l'Estat i de la marina mercant, confereix al Ministeri de Foment.

En virtut d'això, a proposta de la ministra de Foment, amb l'aprovació prèvia de la ministra d'Administracions Públiques, d'acord amb el Consell d'Estat i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres en la reunió del dia 23 de gener de 2009,

DISPOSO:

Article 1. *Objecte.*

Aquest Reial decret té per objecte:

1. Regular les proves tècniques necessàries per al manteniment periòdic dels bots salvavides, dispositius de posada en flotació i ormeigs alliberadors amb càrrega en els vaixells mercants, incloses a l'annex I.

2. Autoritzar a empreses especialitzades diferents del fabricant dels esmentats elements i equips per a la realització o supervisió d'aquestes proves tècniques.

Article 2. *Realització de les proves de manteniment.*

1. Correspon a la tripulació del vaixell, sota supervisió directa d'un oficial superior, les inspeccions setmanals i mensuals, que regula la regla III/20.6 i III/20.7 del Conveni SOLAS, i el manteniment rutinari dels elements esmentats a l'article anterior, d'acord amb les especificacions del fabricant i de conformitat amb les instruccions que imparteix.

Ha de quedar constància de la realització de les inspeccions esmentades en el diari de navegació.

2. Correspon al fabricant o el seu representant, a la persona o organització en qui delegui el fabricant i a les empreses especialitzades autoritzades per la Direcció General de la Marina Mercant, la realització de les proves anuals que figuren a l'annex I i les feines de reparació i substitució de peces, d'acord amb els requisits i normes del fabricant.

Article 3. *Autorització a les empreses especialitzades.*

1. El Ministeri de Foment pot autoritzar a les empreses esmentades a l'article anterior per dur a terme les funcions de manteniment periòdic dels bots salvavides, dispositius de posada en flotació i ormeigs d'alliberament amb càrrega en els vaixells mercants, sempre que compleixin les condicions previstes a l'annex II d'aquest Reial decret.

2. L'autorització té una vigència indefinida. No obstant això, les empreses autoritzades han d'enviar cada dos anys a la Direcció General de la Marina Mercant documentació que acrediti la qualificació autoritzada del seu personal per dur a terme les proves corresponents, de conformitat amb la normativa i les instruccions emanades de l'OMI. La no-acreditació de la qualificació pot comportar la retirada de l'autorització.

3. El procediment per obtenir l'autorització s'inicia a sol·licitud de l'empresa, adreçada a la Direcció General de la Marina Mercant, i s'hi ha d'adjuntar la certificació responsable del compliment de les condicions que estableix l'annex II d'aquest Reial decret.

4. La competència per atorgar o denegar l'autorització correspon al director general de la Marina Mercant, mitjançant resolució motivada, en els termes que preveu la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú.

5. El termini màxim per notificar la resolució per la qual es resol el procediment d'atorgament de l'autorització és de tres mesos. Quan no hagi dictat resolució expressa dins d'aquest termini s'entén que la sol·licitud ha estat estimada.

6. Davant de la resolució del director general de la Marina Mercant els interessats poden interposar recurs d'alçada davant el secretari general de Transports.

Article 4. *Realització de proves a l'estranger.*

En els casos en què no sigui possible la realització de les proves a Espanya, o bé perquè el vaixell estigui dedicat a realitzar viatges entre ports estrangers i sigui perjudicial per a la seva explotació comercial el seu trasllat a port nacional, o bé perquè estigui fent reparacions a l'estranger o altres causes que no aconsellin el seu trasllat a Espanya, es poden dur a terme les proves a l'estranger, amb l'autorització prèvia de la Direcció General de la Marina Mercant atorgada seguint el procediment que preveu l'article 3.

Disposició addicional única. *Habilitació al director general de la Marina Mercant.*

S'habilita el director general de la Marina Mercant per dictar les resolucions i actes necessaris per a l'execució d'aquest Reial decret.

Disposició derogatòria única. *Derogació normativa.*

Queden derogades totes les disposicions del mateix rang o inferior que s'oposin al que disposa aquest Reial decret.

Disposició final primera. *Títol competencial.*

Aquest Reial decret es dicta a l'empara del que disposa l'article 149.1.20a de la Constitució, que atribueix a l'Estat la competència sobre marina mercant.

Disposició final segona. *Habilitació normativa.*

Es faculta el ministre de Foment per dictar les normes necessàries per al desplegament d'aquest Reial decret.

Disposició final tercera. *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret entra en vigor l'endemà de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, 23 de gener de 2009.

JUAN CARLOS R.

La ministra de Foment,
MAGDALENA ÁLVAREZ ARZA

ANNEX I

PROVES TÈCNIQUES DE MANTENIMENT I SERVEIS

1. Generalitats

1.1 Qualsevol tasca de manteniment, servei i reparació s'ha de dur a terme seguint el sistema que el fabricant estableix per a aquestes tasques.

1.2 A bord del vaixell hi ha d'haver un joc complet dels manuals de manteniment i documentació connexa publicats pel fabricant a fi de fer-los servir en totes les operacions relacionades amb el manteniment, l'ajust i la reposició dels bots salvavides i del seu equip, és a dir, els pescants, els mecanismes d'alliberament i altres.

Quan no hi hagi un joc complet dels manuals de manteniment i documentació connexa publicats pel fabricant, l'empresa naviliera ha de sol·licitar a una empresa especialitzada l'elaboració d'informació sobre els elements instal·lats a bord, així com de plans de manteniment periòdic. L'empresa esmentada ha de tenir experiència en disseny i estar familiaritzada amb l'elaboració de manuals previstos en el Reial decret 809/1999, de 14 de maig, pel qual es regulen els requisits que han de complir els equips marins destinats a ser embarcats en els vaixells i en el document MSC/Circ. 1205 de l'OMI.

S'ha de comunicar a la Direcció General de la Marina Mercant el nom de l'empresa encarregada de l'elaboració dels documents.

1.3 El sistema del fabricant per a les feines de manteniment i servei ha d'incloure, com a mínim, els elements que es detallen en aquest annex.

2. Examen anual

2.1 S'ha de disposar a bord del vaixell dels expedients de les feines de supervisió i manteniment de rutina realitzats per la seva tripulació, així com dels corresponents certificats dels dispositius de posada en flotació.

2.2 Les feines de reparació i substitució de peces s'han de dur a terme d'acord amb els requisits i normes del fabricant.

2.3 Bots salvavides: s'han d'examinar els elements següents per comprovar que el seu estat i funcionament són satisfactoris:

- a) Estat de l'estructura del bot salvavides, incloses peces fixes i soltes;

- b) Motor i sistema de propulsió;
- c) Sistema de ruixadors, si en porta;
- d) Sistema de subministrament d'aire, si en porta;
- e) Sistema de maniobra;
- f) Sistema de subministrament d'energia; i
- g) Sistema de buidatge.

2.4 Mecanisme alliberador: s'han d'examinar els aspectes següents per comprovar que el seu estat i funcionament són satisfactoris després de realitzar la prova anual del fre del gigre amb el bot buit, tal com prescriu l'apartat 2.10 d'aquest annex:

- a) Funcionament dels dispositius d'activació del mecanisme d'alliberament.

La configuració i el manteniment del mecanisme d'alliberament són operacions fonamentals pel que fa al correcte funcionament del bot salvavides i a la seguretat del personal de bord. Totes les operacions de manteniment d'aquest equip s'han de portar a terme, per tant, amb la màxima atenció.

No s'ha de fer cap operació de manteniment o ajust del mecanisme d'alliberament quan els ganxos suportin pes.

Per a aquest fi es poden fer servir amants suspesos, però no altres vegades, com, per exemple, quan el bot estigui estibat i durant els exercicis de formació.

El mecanisme d'alliberament s'ha d'examinar abans i després de la seva prova operacional i una vegada conclusa la prova dinàmica del fre del gigre. S'ha de tenir en compte especialment que no es produeixin danys durant aquesta última prova, en particular en la fixació del ganxo.

- b) Joc excessiu (toleràncies);
- c) Sistema d'enclavament hidrostàtic, si en porta;
- d) Cables de control i alliberament; i
- e) Fixació del ganxo.

2.5 Prova de funcionament del mecanisme d'alliberament amb càrrega:

- a) Col·locar el bot salvavides parcialment a l'aigua de manera que el pes del bot descansi en gran part a les tires i que no s'activi el sistema d'enclavament hidrostàtic, si n'hi ha;

- b) Fer funcionar el mecanisme d'alliberament amb càrrega;
- c) Fer tornar a la seva posició original el mecanisme d'alliberament amb càrrega; i
- d) Examinar el mecanisme d'alliberament i la fixació del ganxo per assegurar-se que el ganxo ha tornat completament a la seva posició original i no s'ha produït cap dany.

Abans d'hissar el bot s'ha de comprovar que el mecanisme d'alliberament ha tornat completament a la seva posició original. Les últimes operacions s'han de realitzar sense cap persona a bord.

2.6 Prova de funcionament del mecanisme d'alliberament sense càrrega:

- a) Posar el bot salvavides en flotació;
- b) Activar el mecanisme d'alliberament sense càrrega;
- c) Reposar el mecanisme d'alliberament sense càrrega; i
- d) Tornar a posar el bot salvavides en la seva posició d'estiba i deixar-lo llest per ser utilitzat.

Abans d'hissar el bot, s'ha de comprovar que el mecanisme d'alliberament ha tornat completament a la seva posició original. Les últimes operacions s'han de fer sense cap persona a bord.

2.7 Prova de funcionament del mecanisme d'alliberament del bot salvavides de caiguda lliure:

- a) Engranar els dispositius de posada en flotació simulada segons les instruccions de funcionament del fabricant;

b) Activar el mecanisme d'alliberament per alliberar el bot, de manera que l'operador estigui adequadament assegut i subjecte en el seient des del qual s'activa el mecanisme d'alliberament; tornar a posar el bot en la seva posició d'estiba;

c) Repetir els procediments anteriors fent servir el mecanisme d'alliberament auxiliar, quan escaigui;

d) Retirar els dispositius de posada en flotació simulada; i

e) Verificar que el bot salvavides està en la seva posició d'estiba, llest per posar-lo en flotació.

2.8 Pescant: s'han d'examinar els elements següents a fi d'assegurar-se que el seu estat i funcionament són satisfactoris:

a) Estructura del pescant, en particular, signes de corrosió, desalineació, deformació i joc excessiu;

b) Cables i politges; possibles danys, com ara coques i corrosió;

c) Lubricació dels cables, politges i peces mòbils;

d) Funcionament dels interruptors de fi de recorregut;

e) Sistemes d'energia acumulada; i

f) Sistemes hidràulics.

2.9 Gigre: s'han d'examinar els elements següents a fi d'assegurar-se que el seu estat i funcionament són satisfactoris:

a) Obertura i inspecció de mecanismes de fre;

b) Canvi de les sabates del fre, si és necessari;

c) Sistema de telecomandament;

d) Sistema de subministrament elèctric; i

e) Base del gigre.

2.10 Prova dinàmica del fre del gigre:

a) La prova operacional anual s'ha de fer preferiblement mitjançant l'arriada del bot buit. Quan el bot hagi assolit la seva màxima velocitat d'arriada, i abans que entri a l'aigua, s'ha de frenar bruscament.

b) La prova operacional quinquennal s'ha de realitzar mitjançant l'arriada del bot amb una càrrega de prova que representi 1,1 vegades el pes de l'embarcació de supervivència o bot de rescat amb l'assignació completa de persones i equip, o una càrrega equivalent. Quan el bot hagi assolit la seva màxima velocitat d'arriada, i abans que entri a l'aigua, s'ha de frenar bruscament.

c) Després de fer-se aquestes proves s'han de tornar a inspeccionar les sabates del fre i les peces estructurals que hagin estat sotmeses a esforços.

En carregar el bot en aquesta prova s'han de prendre precaucions per garantir que la seva estabilitat no es vegi perjudicada per efectes de superfície lliure ni per l'elevació del centre de gravetat.

2.11 Examen dels aparellaments d'alliberament amb càrrega: l'examen dels aparellaments d'alliberament amb càrrega inclou:

a) El desmuntatge dels ganxos d'alliberament;

b) L'examen respecte a les toleràncies i les prescripcions de projecte;

c) L'ajust dels aparellaments d'alliberament després que s'hagin muntat;

d) La prova operacional d'acord amb les especificacions anteriors i amb una càrrega que s'ajusti al que disposa la regla III/20.11.2.3 del Conveni SOLAS; i

e) La comprovació que les peces importants no tenen defectes ni fissures. A aquest efecte poden resultar adequades les tècniques d'examen no destructiu, com ara els líquids penetrants.

2.11 Pescants dels bots de rescat: a més de les comprovacions recollides en els punts anteriors, en aquells extrems que afectin els pescants dels bots de rescat s'han de comprovar els sistemes següents:

Sistema d'acumuladors d'energia.
Comprovació de pressió de l'N 2.
Comprovació de càrrega i alarmes.
Comprovació de vàlvula de seguretat.
Comprovació general del sistema.

Ganxo automàtic de tret:

Sistema de seguretat.
Sistema d'armat i tret.
Tret automàtic.
Tret de càrrega.

ANNEX II

Condicions per a l'autorització de les empreses especialitzades

1. Requisits que han de complir les empreses especialitzades.

a) Prova que tenen implementada una norma de qualitat (ISO 9001 o equivalent) per a la realització de les proves.

b) Acreditar experiència, durant almenys dos anys, en la realització de proves amb equips semblants amb diferents fabricants.

c) Sistema de seguiment de les feines realitzades, per a la qual cosa han d'implantar un sistema que permeti realitzar un seguiment de les feines esmentades i de les peces de recanvi utilitzades, que haurien de ser recanvis originals del fabricant. Si no hi ha peces originals del fabricant, s'han d'utilitzar altres que compleixin el que disposa el Reial decret 809/1999, de 14 de maig, pel que es regulen los requisits que han de complir els equips marins destinats a ser embarcats en els vaixells, sempre que sigui aplicable a les peces esmentades.

En cas que s'hagi de canviar alguna peça d'un conjunt complet i de la qual ja no existeixi el fabricant, es podria acceptar una peça similar fabricada per una empresa d'experiència reconeguda en el disseny d'aquests components, amb l'autorització prèvia de la Direcció General de la Marina Mercant.

d) Proveir a tot el personal de què disposa per a la realització de les proves i inspeccions de bots salvavides i equip associat d'un document personalitzat en el qual figurin el nom i cognoms, DNI o document acreditatiu de la identitat per als estrangers, i qualificació per a la realització de les proves. Acreditar que el personal esmentat ha rebut la formació específica corresponent.

e) Tenir coberta la seva responsabilitat per una quantia mínima d'un milió d'euros, mitjançant la contractació d'una assegurança o una altra garantia financera. Aquesta quantia ha de quedar anualment actualitzada en funció de l'índex de preus al consum.

2. Tota la informació a què es refereix l'apartat anterior ha d'estar disponible per a l'examen de la Direcció General de la Marina Mercant.

3. En els casos en què per circumstàncies diverses no sigui possible atendre un servei amb les empreses autoritzades, es pot autoritzar puntualment i per a cada cas concret una altra empresa sempre que aquesta compleixi els requisits anteriors.

En aquests supòsits és necessari sol·licitar autorització de la Direcció General de la Marina Mercant per part de l'empresa que pretén realitzar el servei.

El navilier ha d'indicar a la Direcció General de la Marina Mercant quines són les raons per les quals se sol·licita que el servei el presti una empresa no autoritzada. Un cop efectuada l'anàlisi, si la Direcció General de la Marina Mercant estima que hi ha justificació per fer-ho, ha d'atorgar l'autorització a l'empresa sol·licitant.