

Ref.: T4/3.01

MSC/Circ.1093

17 junio 2003

**DIRECTRICES SOBRE EL SERVICIO Y MANTENIMIENTO PERIÓDICOS DE
LOS BOTES SALVAVIDAS, DISPOSITIVOS DE PUESTA A FLOTE
Y APAREJOS DE SUELTA CON CARGA**

1 En su 62° periodo de sesiones (24 a 28 de mayo de 1993), el Comité de Seguridad Marítima aprobó las Directrices sobre la inspección y mantenimiento del aparejo de suelta con carga de los botes salvavidas, que se publicaron en la circular MSC/Circ. 614.

2 Reconociendo la experiencia obtenida tras la aprobación de las directrices por el MSC 62 y que la implantación de unas directrices mejoradas y ampliadas podría contribuir a la reducción de los accidentes causados por botes salvavidas, el Comité de Seguridad Marítima, en su 77° periodo de sesiones (28 de mayo a 6 de junio de 2003), aprobó las Directrices sobre el servicio y el mantenimiento periódicos de los botes salvavidas, dispositivos de puesta a flote y aparejos de suelta con carga, reproducidas en el anexo, que también podrían utilizarse para el servicio y mantenimiento periódicos de balsas salvavidas, botes de rescate y botes de rescate rápidos y sus dispositivos de puesta a flote y aparejos de suelta con carga.

3 Se pide a los Gobiernos Miembros que tengan a bien dar efecto lo antes posible a estas directrices, que figuran en el anexo, y señalarlas a la atención de los propietarios de buques, armadores, personal del buque, inspectores, fabricantes y otras personas interesadas en la inspección y mantenimiento de botes salvavidas, balsas salvavidas, botes de rescate y botes de rescate rápidos y sus dispositivos de puesta a flote y aparejos de suelta con carga.

4 La presente circular suplanta a la circular MSC/Circ. 614.

ANEXO

**DIRECTRICES SOBRE EL SERVICIO Y MANTENIMIENTO PERIÓDICOS DE
LOS BOTES SALVAVIDAS, DISPOSITIVOS DE PUESTA A FLOTE
Y APAREJOS DE SUELTA CON CARGA**

Generalidades

1 El objetivo de las presentes Directrices es establecer la realización uniforme, segura y documentada de servicios y mantenimiento periódicos de los botes salvavidas, dispositivos de puesta a flote y aparejos de suelta con carga.

2 Las presentes directrices se basan en la aplicación del Código IGS al servicio y mantenimiento

periódicos de los dispositivos de los botes salvavidas y por consiguiente, deberían quedar reflejadas en los procedimientos elaborados para el buque en virtud de dicho Código.

3 Las presentes directrices también se pueden utilizar para el servicio y el mantenimiento periódicos de balsas salvavidas, botes de rescate y botes de rescate rápidos y sus dispositivos de puesta a flote y aparejos de suelta.

4 En el apéndice se facilitan orientaciones detalladas acerca de algunos procedimientos abordados por las presentes directrices.

Reglas del SOLAS

5 Las presentes directrices se basan en las reglas que se indican a continuación:

.1 regla III/20 del Convenio SOLAS - Disponibilidad funcional, mantenimiento e inspección; y

.2 regla III/36 del Convenio SOLAS - Instrucciones para el mantenimiento a bordo.

Responsabilidad

6 La compañía* es responsable del servicio y mantenimiento a bordo de su buque, de conformidad con la regla III/20 del SOLAS y de establecer e implantar procedimientos relacionados con la salud, la seguridad y el medio ambiente que abarquen todas las actividades que se llevan a cabo durante el servicio y mantenimiento.

7 Las personas que realicen el servicio y mantenimiento son responsables de dicha tarea, la cual se autorizará de conformidad con el sistema estipulado en el párrafo 9.

8 Dichas personas también son responsables de aplicar las instrucciones y procedimientos sobre salud, seguridad y medio ambiente.

*A los efectos de las presentes directrices, por "compañía" se entiende la definición de la regla IX/1.2 del Convenio SOLAS.

9 Cuando la Administración esté satisfecha de la capacidad de una organización de llevar a cabo estas funciones, podrá autorizar a tal organización a desempeñar las funciones del fabricante asignadas de conformidad con las presentes directrices, en el caso de que éste no pueda seguir prestando el servicio.

Autorización

10 Cuando estas directrices exijan que el personal de servicio esté titulado, el fabricante debería expedir la titulación exigida de conformidad con un sistema establecido para la formación y autorización.

Niveles de aptitud

11 Se deberían efectuar inspecciones semanales y mensuales y mantenimiento rutinario de acuerdo con las especificaciones del fabricante, bajo la supervisión directa de un oficial superior del buque y de conformidad con las instrucciones proporcionadas por el fabricante.

12 Las inspecciones, reparaciones y servicios restantes deberían ser efectuados por el representante del fabricante o una persona a la que el fabricante haya formado y titulado debidamente para llevar a cabo el trabajo.

Informes y registros

13 La persona que lleve a cabo las tareas de inspección y mantenimiento deberá cumplimentar y firmar todos los informes y listas de comprobaciones, las cuales también deberán llevar la firma del representante del propietario del buque.

14 A bordo del buque se debería conservar un registro actualizado de las inspecciones, las reparaciones y del servicio y del mantenimiento.

15 Una vez que se hayan ultimado las reparaciones, una inspección minuciosa y el servicio anual, el representante del fabricante expedirá una declaración en la que se confirme la aptitud para el servicio de los dispositivos del bote salvavidas.

APÉNDICE

PROCEDIMIENTOS ESPECÍFICOS DE MANTENIMIENTO Y SERVICIO

1 GENERALIDADES

1.1 Todo trabajo de inspección, servicio y reparación debe realizarse siguiendo el sistema establecido por el fabricante para los trabajos de inspección y servicio.

1.2 A bordo del buque debe 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 la inspección, el mantenimiento, el ajuste y la reposición de los botes salvavidas y su equipo conexo, como los pescantes y los mecanismos de suelta.

1.3 El sistema del fabricante para los trabajos de inspección y servicio debe incluir, como mínimo, los siguientes elementos.

2 EXAMEN MINUCIOSO

2.1 Dado que las tareas enumeradas en las listas de comprobación para las inspecciones semanales/mensuales también forman parte de la primera fase del examen minucioso, la tripulación del buque debe realizar tales tareas en presencia del representante del fabricante o de una persona debidamente capacitada y autorizada por el fabricante para supervisar el trabajo que ha de hacerse.

2.2 Debe disponerse de los expedientes de los trabajos de inspección y mantenimiento de rutina realizados por la tripulación del buque, así como de los correspondientes certificados de los dispositivos de puesta a flote.

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

Bote salvavidas

2.4 Deberán examinarse los siguientes elementos para comprobar que su estado y funcionamiento son satisfactorios:

- . 1 estado de la estructura del bote salvavidas, incluidas piezas fijas y sueltas;

- .2 motor y sistema de propulsión;
- .3 sistema de rociadores, si lo lleva;
- .4 sistema de suministro de aire, si lo lleva;
- .5 sistema de maniobra;
- .6 sistema de suministro de energía; y
- .7 sistema de achique.

Mecanismo de suelta

2.5 Deben examinarse los siguientes aspectos para comprobar que su estado y funcionamiento son satisfactorios:

- . 1 funcionamiento de los dispositivos de activación del mecanismo de suelta;
- .2 juego excesivo (tolerancias);
- .3 sistema de enclavamiento hidrostático, si lo lleva;
- .4 cables de control y suelta; y
- .5 fijación del gancho.

Notas:

1 La configuración y el mantenimiento del mecanismo de suelta son operaciones críticas por lo que respecta al funcionamiento seguro del bote salvavidas y a la seguridad del personal a bordo del mismo. Todas las operaciones de inspección y mantenimiento de este equipo deben, por tanto, realizarse con la mayor atención.

2 No debe realizarse ninguna operación de mantenimiento o ajuste del mecanismo de suelta cuando los ganchos estén soportando peso.

3 Para este fin se pueden utilizar amantes suspendidos, pero éstos no deben estar conectados en otras ocasiones, tales como cuando el bote se encuentre normalmente estibado y durante los ejercicios de formación.

2.6 Prueba de funcionamiento del mecanismo de suelta con carga:

- . 1 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;
- .2 hacer funcionar el mecanismo de suelta con carga; y .
- .3 reponer el mecanismo de suelta con carga.

2.7 Prueba de funcionamiento del mecanismo de suelta sin carga:

- . 1 poner el bote salvavidas completamente a flote;

- .2 activar el mecanismo de suelta sin carga;
- .3 reponer el mecanismo de suelta sin carga; y
- .4 volver a poner el bote salvavidas en su posición de estiba y dejarlo listo para ser utilizado.

Nota:

Antes de izar el bote, comprobar que se ha repuesto debidamente el mecanismo de suelta. Las últimas operaciones deben realizarse sin ninguna persona a bordo.

Pescante

2.8 Se deberán examinar los siguientes elementos a fin de asegurarse de que su estado y funcionamiento son satisfactorios:

- .1 estructura del pescante, en particular, signos de corrosión, desalineación, deformación y juego excesivo;
- .2 cables y poleas; posibles daños, tales como cocas y corrosión;
- .3 lubricación de los cables, poleas y piezas móviles;
- .4 funcionamiento de los interruptores de fin de recorrido;
- .5 sistemas de energía acumulada; y
- .6 sistemas hidráulicos.

Chigre

2.9 Se deberán examinar los siguientes elementos a fin de asegurarse de que su estado y funcionamiento son satisfactorios:

- . 1 apertura e inspección de mecanismos de freno;
- .2 cambio de las zapatas del freno, si es necesario;
- .3 sistema de telemando; y
- .4 sistema de suministro eléctrico.

3 PRUEBA DINÁMICA DEL FRENO DEL CHIGRE

3.1 La prueba operacional anual se deberá realizar 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.

3.2 La prueba operacional quinquenal se deberá realizar mediante el arriado del bote con una carga de prueba que represente 1,1 veces la carga máxima de trabajo del chigre, 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.

3.3 Después de realizarse estas pruebas se volverán a inspeccionar las zapatas del freno y las piezas estructurales que hayan sido sometidas a esfuerzos.

Nota:

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

4 EXAMEN DE LOS APAREJOS DE SUELTA CON CARGA

El examen de los aparejos de suelta con carga incluye:

- .1 el desmontaje de los ganchos de suelta;
- .2 el examen con respecto a las tolerancias y las prescripciones de proyecto;
- .3 el ajuste de los aparejos de suelta después de que se hayan montado;
- .4 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
- .5 la comprobación de que las piezas importantes no tienen defectos ni fisuras.

Nota:

Las técnicas de examen no destructivo, tales como los líquidos penetrantes, pueden resultar adecuadas.