

Mantenimiento e Inspección de las Planchas de Desembarco y Escalas Reales

Introducción

En mayo de 2008 la OMI adoptó la Regla SOLAS II-1/3-9 referente a los 'Medios de embarco y desembarco en los buques', que entró en vigor el 1º de enero 2010. La nueva regla se refiere a los requisitos de construcción, instalación, mantenimiento y ensayos detallados en la circular CSM.1/Circ.1331 del Comité de Seguridad Marítima titulada 'Directrices para la Construcción, Instalación, Mantenimiento e Inspección / Reconocimiento de los Medios de Embarco y Desembarco'.

Requisitos Reglamentarios

Aunque la legislación está principalmente orientada a la provisión de medios de embarco y desembarco, tales como las escalas reales y planchas de desembarco, en los buques construidos a partir del 1º de enero 2010, el último párrafo de la regla 3-9 es aplicable a buques existentes además de los nuevos. El último párrafo manifiesta que los medios de embarco y desembarco serán inspeccionados y mantenidos (por referencia a la circular CSM.1/Circ.1331) a intervalos adecuados (la Circ.1331 se refiere a la regla SOLAS III/20.7.2 que manifiesta la inspección y mantenimiento mensuales), para asegurar que se encuentran en estado adecuado para su propósito final, tomando en cuenta toda restricción relativa a la carga segura ejercida sobre esos medios. Por tanto, se recomienda incluir en el sistema de mantenimiento planificado del buque las rutinas adecuadas de inspección y mantenimiento periódicos, junto con las listas de verificación relevantes.

Inspección y Mantenimiento

Los requisitos de inspección mensual según los indica la regla SOLAS III/20.7.2 se refieren a las instrucciones de mantenimiento a bordo indicadas en la regla III/36. La regla 36 manifiesta que las instrucciones para el mantenimiento a bordo deben ser comprendidas con facilidad, ilustradas gráficamente donde sea posible, y según convenga incluirán lo siguiente: listas de verificación, programas de mantenimiento, instrucciones de lubricación, información sobre recambios y registros de inspección y mantenimiento.

Las listas de verificación de inspección y mantenimiento de escalas reales y planchas de desembarco tienen que incluir:

- Comprobación de corrosión, particularmente donde las escalas reales de aluminio o planchas

de embarco tienen accesorios de acero dulce.

- Comprobación de deformación y grietas.
- Todas las piezas móviles tales como placas giratorias, pasadores pivote, carriles, cojinetes y rodillos tienen que tener movimiento libre y ser engrasadas periódicamente con un producto engrasante adecuado.
- Los candeleros torcidos tienen que ser sustituidos y los cables laterales inspeccionados a lo largo de longitud total y recambiados según convenga.
- La parte inferior de una escala real o plancha de embarco tiene que ser también inspeccionada examinando su estado, buscando deformaciones, grietas y corrosión.
- La estructura de los puntos de soporte y lechos de chigres deben ser inspeccionados buscando deformaciones, grietas o corrosión.
- Si se emplean escalas de amurada, se deben inspeccionar minuciosamente.
- Las redes de seguridad deben ser comprobadas buscando desgastes, daños, los efectos de la degradación actínica, y la impregnación de químicos, grasa o pintura.
- El estado del freno de la maquinilla debe ser inspeccionado y las pastillas del freno recambiadas según convenga.
- La operación satisfactoria del sistema de suministro de energía.
- La operación satisfactoria del sistema de control.
- La operación satisfactoria de los disyuntores de seguridad.

Mantenimiento de Registros

Se recomienda incluir lo siguiente en los registros de inspección y mantenimiento de escalas reales y planchas de embarco: datos de las fechas de inspección / mantenimiento, datos del trabajo realizado, el nombre de la persona u organización que lo realizó, la fecha de vencimiento de la siguiente inspección y la fecha de la renovación de los cables de suspensión. Se recomienda también grabar la fecha de renovación del cable de suspensión en las cercanías del cable de suspensión.

Cables de Suspensión

La nueva regla del Convenio SOLAS II-1/3-9 dispone que todos los cables usados para apoyar los medios de embarco y desembarco serán mantenidos según lo indica la regla del Convenio SOLAS III/20.4. La regla 20.4 se refiere al mantenimiento de los cables usados en aparatos dedicados al salvamento de vidas humanas y

manifiesta que los mismos tienen que ser inspeccionados periódicamente con atención especial a las zonas que pasan a través de los pasadores de pivote conforme con las disposiciones de al Circular MSC.1/Circ.1206 'Medidas para Prevenir Accidentes con los Botes Salvavidas'. También manifiesta que los cables de suspensión tienen que ser 'renovados cuando fuera necesario debido al deterioro de los cables o a intervalos no mayores de 5 años, en todo caso lo que ocurra primero'. La Circular Circ.1206 manifiesta que los cables tienen que ser inspeccionados periódicamente para asegurar que se encuentran en estado satisfactorio y comprobados buscando corrosión y daños tales como cocas, y mantenidos correctamente engrasados con una protección adecuada para cables. Como parte del Sistema de Mantenimiento de Seguridad del Buque, se recomienda especificar un criterio para desechar los cables de suspensión, con el fin de asegurar el recambio de los cables de suspensión antes de quedar deteriorados a un nivel inaceptable.

Aparte de las inspecciones y mantenimientos periódicos exigidos ahora conforme con las nuevas reglas del Convenio SOLAS, la escala real o la plancha de embarco tienen que ser sometidas a una inspección visual cada vez que son montadas.

Los miembros y los capitanes de sus buques tienen que tener en cuenta que la implantación de esta nueva legislación puede ser parte del enfoque de una inspección por parte de la Administración de Control del Puerto, y asegurar que tienen cumplimiento total de las nuevas disposiciones reglamentarias. Si la inspección del buque revela incumplimiento de las nuevas disposiciones del Convenio SOLAS, la Administración de Control del Puerto impondrá sanciones que pueden culminar en la detención del buque hasta que se rectifiquen todas las deficiencias.

Para mayor información sobre este u otros tópicos de Prevención de Siniestros le rogamos contactar a Loss Prevention Department, Steamship Insurance Management Services Ltd.

Telf: +44 20 7247 5490

Email: loss.prevention@simsl.com