

2014

Disseny de la metodologia per
l'inspecció d'embarcacions pesqueres a
Vilanova i la Geltrú

Autor: Germi Guillamon Delgado

Director: Santiago Ordás Jiménez

Diplomatura Màquines Navals - TFC

Facultat de Nàutica de Barcelona

INDEX

1.Introducció.....	5
2.Objectius.....	6
3.Història de la pesca a Vilanova i la Geltrú	7
3.1 Situació de l'àmbit socioeconòmic de la pesca a Vilanova i la Geltrú	16
3.1.1 Pesca d'arts menors a Vilanova i la Geltrú	17
3.1.2 Pesca del palangre de fons, de superfície i d'altura a Vilanova i la Geltrú	18
3.1.3 Els cargolers de Vilanova i la Geltrú.....	21
3.1.4 La pesca del tresmall.....	22
3.1.5 La pesca d'arrossegament	23
3.1.6 La pesca d'encerclament	25
3.2 Evolució de les captures	27
4. Normativa sobre la seguretat marítima i contaminació de la marina.....	38
4.1 Legislació Internacional	38
4.2 Legislació Nacional.....	40
4.3 Inspeccions programades	41
4.3.1 Reconeixement periòdic.....	41
4.3.2 Reconeixements de renovació.....	41
4.3.3 Reconeixement intermedi	42
4.3.4 Reconeixement anual	42
5.Disseny de la metodologia per inspeccions en embarcacions pesqueres.....	42

5.1 Certificats per pesquers inferiors a 24 metres d'eslora (L).....	43
5.1.1 Certificat de Conformitat.....	43
5.1.2 Informació tècnica sobre embarcacions menors de 24 metres d'eslora (L)	45
5.1.3 Certificat de Reconeixement Inicial	48
5.1.4 Certificat del Reconeixement Intermedi.....	49
5.1.5 Certificat de Auto-Certificació anual	50
5.1.6 Certificat de Reconeixement Radioelèctric	52
5.1.7 Certificat de Navegabilitat	53
5.2 Avaluació i comprovació del casc	54
5.2.1. Aplicacions	54
5.2.2. Definicions	54
5.2.3. Reparacions	55
5.2.4. Mesuraments d'espessors i inspeccions detallades	56
5.3 Passos per l' inspecció en pesquers.....	56
5.3.1 El vaixell, instal·lació i manteniment:	56
5.3.2 La tripulació	57
5.3.3 Procediments d'emergència i vies de sortida d'emergència	57
5.3.4 Protecció de la salut i assistència mèdica:.....	58
5.3.5 Accés al vaixell en condicions de seguretat.....	58
5.3.6 Seguretat a la coberta.....	59
5.3.7 Accions amb l'aparell de pesca.....	60

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

5.3.8 Manipulació i emmagatzematge de captures	60
5.3.9 Incidències amb els aparells de pesca	60
5.3.10 Pont de comandament	61
5.3.11 Allotjament i serveis	61
5.3.12 Cuina	61
5.3.13 Sala de màquines	61
5.3.14 Desembarcar les càrregues.....	63
5.3.15 Treballs de manteniment.....	63
5.3.16 Portes i escotilles	63
5.3.17 Zones de treball	63
5.3.18 Aparells nàutics per ajuda a la navegació.....	64
5.4 ' <i>Check List</i> ' de l'inspecció	64
6. Inspecció de bucs pesquers a Vilanova i la Geltrú.....	74
6.1 Embarcació d'arts menors	74
6.2 Embarcació de palangre de fons.....	82
7. Conclusions	89
8. Bibliografia	91
Annexos	

1.Introducció

La realització d'aquest Treball Final de Carrera, tractarà de dissenyar una metodologia bàsica d'inspecció per donar a conèixer la situació en la que es treballa en el sector pesquer en l'aspecte de la seguretat i la lluita contra la contaminació. Per això, serà molt important tenir la normativa reguladora d'aquest sector constant en tot moment. Destacant el Reial Decret 543/2007, principalment, a més a més tenint en compte els diferents convenis i normatives: Conveni de Torremolinos, Conveni internacional per la seguretat de la vida humana a la mar (SOLAS), i el Conveni per prevenir la contaminació en vaixells (MARPOL 73/78).

El compliment de les disposicions generals es realitzen mitjan certificats oficials de reconeixement. L'expedició d'aquests certificats es fa per part de l'administració i significa que el vaixell compleix amb la normativa específica estipulada i és apte per la navegació. Mitjançant la comprovació d'aquests certificats es podrà avaluar si els vaixells compleixen o no deficiències en aspectes de seguretat i lluita contra la contaminació juntament amb l'elaboració d'un '*Check-list*'.

L'àmbit territorial on es portarà l'estudi serà al port pesquer de Vilanova i la Geltrú, per això es realitzarà una breu explicació de la història pesquera d' aquesta ciutat de la província de Barcelona i una explicació de la situació socioeconòmica que es viu a l'actualitat pel que fa a temes de les captures pesqueres, la recaptació econòmica que s'ha produït, la flota i els integrants de treballadors que la formen.

2.Objectius

Aquest TFC te com objectius :

- Conèixer la historia de la pesca i la situació actual que es viu en l'àmbit pesquer a Vilanova i la Geltrú.
- La familiarització amb les normes reguladores de seguretat i lluita contra la contaminació en vaixells pesquers.
- Conèixer els diferents tipus de certificats oficials que s'apliquen en l'àmbit de la pesca a partir de diferents convenis o normes reguladores.
- Exposar els objectius bàsics per una correcta inspecció a bord de embarcacions pesqueres.
- Verificar mitjançant un '*Check-list*', que alguns vaixells de la flota pesquera de Vilanova i la Geltrú compleixen amb la normativa per tal de poder practicar una navegació segura i exercir el treball pel qual han estat dissenyats satisfactòriament.

3.Història de la pesca a Vilanova i la Geltrú

La pesca és una activitat ancestral que s'ha desenvolupat durant milers d'anys. A les ribes de la Mediterrània la pesca artesanal ha explotat els recursos del mar, convertint-se una de les activitats econòmiques primàries dels nostres pobles, fins a dia d'avui.

Des de mitjans del segle XX, però, ha patit una revolució, ja que les barques han incorporat motors de gran potència a més d'aparells amb noves tecnologies, com ara els radars, les sondes i més recentment els GPS, la qual cosa ha permès l'augment del rendiment pesquer. El resultat de tot això és que s'ha arribat als límits de la sobreexplotació; Per tant, ara, s'han d'aplicar criteris de sostenibilitat per tal de conservar aquest recurs renovable, tan important.

A Catalunya, el sector pesquer es un sector important pel que fa l'economia. Per l'àmbit territorial de Catalunya, trobem diferents ports pesquers. Entre ells, el port de Vilanova i la Geltrú, que actualment es el segon port de Catalunya que recull més ingressos pel que fa les captures pesqueres a Catalunya, només superat pel port pesquer de Tarragona.

La història de Vilanova i la Geltrú com a vila pescadora és molt antiga i no es pot donar cap dada exacta sobre el moment en què hi apareix l'activitat dels pescadors. Tot i així, en el segle XIV, l'any 1340, el rei Pere III autoritzà la càrrega i descàrrega de mercaderies en aquesta platja. Amb això comença una activitat de comerç marítim que dóna una gran importància a la vila i que avui es manté viva i emprenedora. El Reglament de Navegació i Pesca, redactat per ordre del rei Carles III i publicat l'any 1773, assenyala que els pescadors disposaven d'una cinquantena d'embarcacions entre palangres, sardinals, nanses i bouets, podent així establir parelles de bous per incrementar i fomentar les activitats de la pesca. Dit reglament estableix, per primera vegada, que els Marejants i pescadors es constitueixin en un sol Gremi, gaudint conjuntament i en comú de les pensions i avantatges establerts. A l'any 1790 hi ha matriculats a Vilanova 30 embarcacions de pesca i 31 vaixells de comerç, dels quals 16 son de més de 25 TRB i els altres 15 de menys de 20 TRB. La poderosa i antiga Germandat i Confraria de Sant Elm (fundada l'any 1579) i constituïda per mariners, es va convertir anys després en Gremi de Marejants, on estava format pràcticament tota la gent de mar, especialment els propietaris de vaixells, patrons i mariners, donada la preponderància de la marina comercial. L' extinció per reial decret de 15 de Juny de 1864 del Gremi de Marejants que declarava lliure l'exercici de totes les activitats que es desenvolupen a la platja, va permetre que els pescadors entorn al seu Gremi assolissin un més amplia importància dins el context social i econòmic de la

Vilanova de l'època. El nou Pòsit de Pescadors, constituït l'any 1921 acordava, quatre anys després, la construcció de l'edifici del Pòsit, segons projecte de l'arquitecte municipal Miró Gibernau, quan va ser inaugurat el dia de Sant Pere de l'any 1925. Després de la guerra civil, durant la dictadura, el Pòsit de Pescadors va passar a ser anomenat Confraries Sindicals de Pescadors i ja l'any 1976, a l' inici de la democràcia, es denominen Confraries de Pescadors.

El Gremi de Marejants va ser la primera societat de pescadors que es fundà a Vilanova i la Geltrú a finals del segle XVI. Cap a l'any 1575 apareix la Confraria de Sant Elm, la afiliació a la qual era voluntària. Com a patró principal d'aquesta societat tenien aquest sant. Tant el Gremi de Marejants com la Confraria de Sant Elm foren dissolts cap a l'any 1865 i es varen tornar a organitzar l'any 1898. El lloc on aquestes societats tenien l'estatge ha anat canviant al llarg dels anys, cosa que cal atribuir als canvis polítics que ha passat el nostre país. L'actual Confraria de Pescadors de Vilanova i la Geltrú és al moll de la dàrsena de pesca i fou construïda a finals dels anys 60. Al costat de l'edifici de la Confraria hi trobem les llotges vella i nova i la fàbrica de gel.

El port de Vilanova i la Geltrú és el més meridional de la província de Barcelona. La vila i el port pertanyen a la comarca del Garraf. El port és totalment artificial, és a dir, tots els molls de protecció han hagut d'ésser construïts, vist que la costa d'aquesta zona no ofereix llocs de resguard o protecció natural. Les obres del port es van iniciar l'any 1949 i encara avui se n'hi continuen fent per adequar i aprofitar millor l'espai del port. El port és format per tres molls principals. Els molls són obres construïdes amb pedra, serveixen per a amarrar les embarcacions, per l'embarcament i desembarcament de persones i mercaderies i ofereixen abrisc a les naus. Aquests tres molls són:

- El moll de llevant, de 700 metres de longitud, que comença al costat del far.
- El moll de ponent, que fa 630 metres i té una prolongació de 175 metres.
- El moll de migjorn, d'una llargada de 80 metres, que té una prolongació de 625 metres.

Dins el port hi ha tres dàrsenes, que són els llocs més resguardats. Aquestes dàrsenes

són:

- La dàrsena de pesca, on atraquen les barques de pesca. Al costat hi ha l'edifici de la Confraria de Pescadors, la fàbrica de gel i la llotja.

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

- La dàrsena comercial, on atraquen vaixells mercants petits. Abans hi havia, a més, una drassana per al desballestament de naus.
- La dàrsena de maniobra, és la més gran i permet que les embarcacions hi puguin fondejar emparant-se dels vents.
- La dàrsena esportiva, on atraquen les embarcacions d'esbarjo és conegut com el Club Nàutic de Vilanova, actualment s'està expandint ja que es una font econòmica rentable i també a causa de la demanda que hi ha per l'atracament d'aquests tipus de vaixells.

La fondària màxima dins del port és de 5metres de calat i va minvant cap a l'interior de les dàrsenes.



IMATGE (1) – Vista del port de Vilanova i la Geltrú

<http://www.llotjavilanova.com/ca/confraria-ca/on-som-qui-som>

Tornant al sector pesquer, normalment en el port veurem que les barques que es dediquen al mateix art de pesca estan atracades més o menys a prop les unes de les altres. Totes les barques que pesquen a Vilanova i la Geltrú han d'estar inscrites a la Confraria de Pescadors. El nombre de vaixells inscrits varia al llarg del temps pel fet que canvien de base, es venen, se'n desballesten, se'n fan de noves, etc. A continuació es veurà una comparativa entre les barques inscrites l'any 1982 i el 2014.

	1982	2014
ARTS MENORS	25	13
TRESMALLERS	29	13
PALANGRERS	20	5

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

CARGOLERS	11	4
ARROSSEGAMENT	42	22
ENCERCLAMENT	18	8

TAULA (1) – Comparativa d' embarcacions pesqueres inscrites al port de Vilanova i la Geltrú

Com es pot observar en la taula anterior, la davallada en quant al nombre d'embarcacions pesqueres a l'actualitat en comparació a l'any 1982 és bastant important. En quasi tots els sectors s'han perdut un 50% aproximadament de les embarcacions. Això es degut a la disminució progressiva any rere any del nombre de captures pesqueres en els diferents caladors de l'àmbit territorial de Vilanova i la Geltrú.

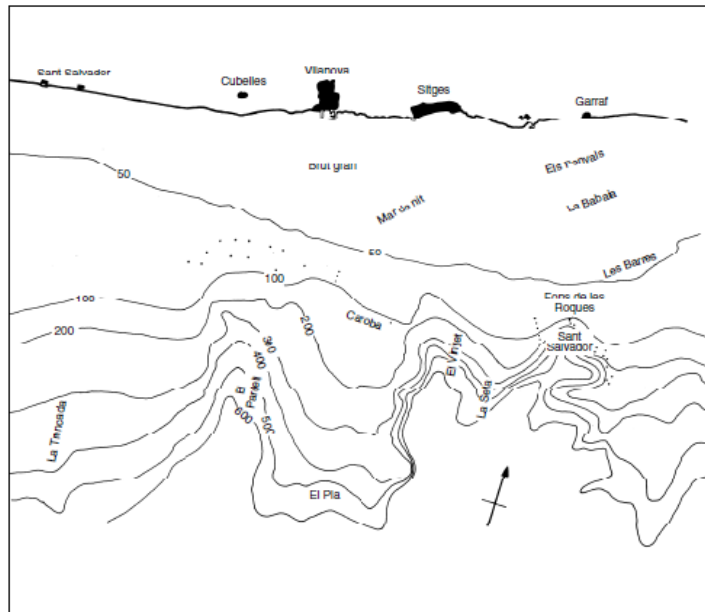
Els caladors són aquelles zones de la mar, on els diferents pescadors pesquen per tal d'obtenir les seves captures. Segons el tipus de sector de pesca que s'hi practiqui o el tipus de peix que es vulgui pescar els pescadors aniran a un calador o un altre. Encara que segons la legislació vigent hi ha normatives que restringeixen la pesca segons el sector de pesquer que es practiqui. Per exemple, la pesca d'arrossegament te restringit pescar a una profunditat mínima de 50 metres en els mesos compresos entre l'abril i el setembre i en canvi entre el setembre i el març poden pescar a partir d'una fondària de 30 metres. Aquests caladors són coneguts des de anys endarrere pels pescadors de Vilanova hi han passant de generació en generació. Alguns exemples són els següents:

- Brut gran: És una zona extensa amb fons format per una praderia d'algues marines, que també es coneix amb el nom d'alguer. La fondària mínima és de 14 metres i la màxima és de 30 metres, tot i que per causes naturals i antròpiques la delimitació no és exacta. Les praderies són llocs amb una gran varietat d'espècies animals. Actualment, sobretot a causa de la sobreexplotació i la pesca irresponsable, el nombre d'espècies hi ha disminuït. Les espècies que s'hi poden pescar són moll, lluerna, serrà, llíssera, calamars, sípia, mussola, etc.
- Els Penyals: Zona no gaire gran, formada per pedres, molt apropiada per a la pesca amb palangre. La fondària és de 36,8 metres. S'hi pesquen besuc, sard, esparrall, galera, etc.
- Les Barres: N'hi ha dues, la de terra i la de fora. La primera està entre 50 i 51 metres i la segona entre 64 i 96 metres. Totes dues són un conjunt de roques. Entre les espècies que s'hi poden trobar hi ha llagosta, la bròtola de roca, pagre, lluerna, etc.

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

- Fons de les Roques: És un calador constituït per muntanyes molt altes (algunes de 48 metres d'alçària), que es troben en un fons d'entre 144 i 160 metres. S'hi pesquen llagosta, escorпора de roca, rap, mòllera, llamàntol, etc.

Aquests son 4 exemples de caladors, encara que en trobem bastants més en l'àmbit marítim de Vilanova, com es pot veure a la següent imatge que simplifica molt bé els diversos caladors.

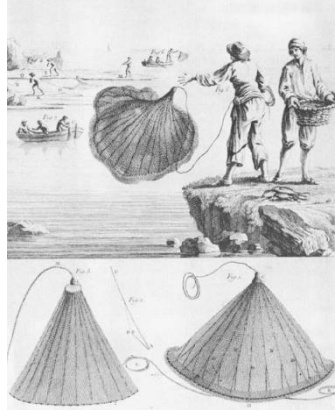


IMATGE(2) – Caladors de Vilanova i la Geltrú

<http://www.diba.cat/pdfs/pescavilanova.pdf>

Antigament, existien oficis que actualment ja no trobem al port de Vilanova i la Geltrú, ja que amb el pas del temps han anat perdent protagonisme fins que han arribat a extingir-se. Aquesta desaparició pot ser deguda a la davallada de captures que s'han patit en els últims temps i a causa d'aquest empobriment econòmic ja no valia la pena continuar practicant aquests tipus de pesca. Alguns exemples d'aquests oficis són:

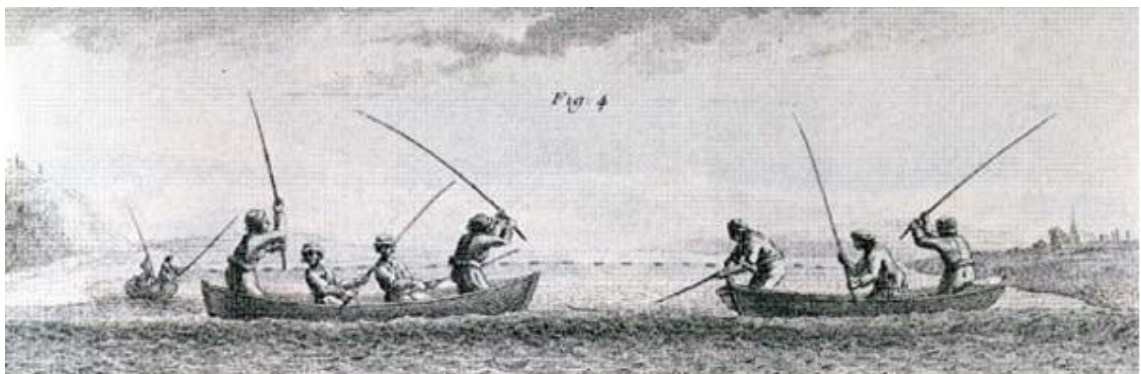
La **pesca del rall** consisteix en unes xarxes de forma cònica llençades per una sola persona des d'una embarcació o des de terra, per a que caiguin sobre una àrea específica.



IMATGE (3) – Pesca del rall

<http://www.llotjavilanova.com/ca/rall-ca>

La **pesca del batre** no deixa de ser una variant dels arts de platja doncs la xarxa es calada des de un petit llagut i llevada des de la platja a força de braços. Malgrat aquestes coincidències, les batudes o la pesca a batre és un dels sistemes de pesca més curiosos que existeix. El fet de donar cops a l'aigua perquè el peix quedi emmallat a la xarxa no deixa de ser una manera peculiar de pescar. La tècnica pròpiament dita consisteix en encerclar un tros de costa amb una xarxa molt semblant al sardinal. Un dels caps de la xarxa resta amarrat a costa mentre que amb un llagut es va dibuixant un semicercle fins arribar amb l'altre cap de la xarxa a la platja. Un cop calada, des de el llagut que es troba a dins del semicercle es procedeix a colpejar tant fort com es pugui l'aigua amb l'ajut dels remos o bé d'unes pedres lligades a cordes mentre el peix, a l'intentar fugir per l'escàndol, queda atrapat a l'art. Acabada aquesta operació es procedeix a llevar l'art des de terra.



IMATGE (4) – Pesca del batre

<http://www.llotjavilanova.com/ca/pescabatre-ca>

Pel que fa el tipus de pesca que si practica actualment, en la taula anterior ja s'han nombrat els diferents oficis que podem trobar al port pesquer de Vilanova, però, a continuació es veuran amb més detall en que consisteixen cadascun d'ells.

La **pesca d'encerclament** és l' art de pesca de dimensions més grans que serveixen per capturar grans moles de peix blau, com poden ser la sardina, l'anxova, el sorell, el verat i la tonyina; cal dir que la pesquera de la tonyina només la practiquen en tota la nostra costa catalana sis vaixells de l'Ametlla de Mar i de Sant Carles de la Ràpita.

La pesca d'encerclament consta de dues embarcacions, la cinta (barca més grossa, amb 10 o 12 homes i que és la que porta tots els estris de pesca) i el bot de llum (petita embarcació equipada amb uns potents llums). Quan el bot de llum mitjançant els forts focus lluminosos ha pogut atreure prou peix sota el bot, la cinta li cala la xarxa arran de l'aigua en cercle, envoltant la mola de peix. Quan aquest està envoltat, a la part de baix de la xarxa s'hi troben una sèrie d'anelles lligades a l'armadura dels ploms, per l'ull de les quals passa una sirga anomenada sàgola, que al ser estirada permet de tancar l'art per sota, com aquell qui estreny la boca d'una bossa. Una vegada el peix queda encerclat, es tracta d'anar estrenyent l'art fins que el peix quedi ben amolat i així ser copejat amb un gros salabre i ser abocat dins les caixes.



IMATGE (5) – Pesca d'encerclament

<http://www20.gencat.cat/portal/site/DAR/menuitem.5fbcc9934b5f463053b88e10b031e1a0/?vgnextoid=7ac559aed33b5110VgnVCM1000008d0c1e0aRCRD&vgnnextchannel=7ac559aed33b5110VgnVCM1000008d0c1e0aRCRD&vgnnextfmt=default>

La **pesca d'arrossegament** consisteix en dues peces de xarxa llargues, les anomenades bandes, unides a uns caps armats amb suros a la part superior i ploms a la part inferior perquè l'art quedi obert verticalment. Les bandes van lligades per baix a la boca, d'un sac de fons cec, el còp. També és de xarxa. Aquestes embarcacions pesquen a una profunditat de 50 m fins a 800 m.

Quan arriben al calador, deixen anar l'art, subjectats per dos cables de material molt resistent que pengen de l'embarcació i van units a les portes, dues planxes, que fan que la xarxa s'obri horitzontalment perquè el peix pugui ser capturat. Es va arrossegant aquesta xarxa pel fons del mar, mentrestant el còp es va omplint. Aquest tipus de pesca recull tot

allò que ocupa la superfície bentònica; la pesca resulta poc selectiva i entren a la boca de la xarxa tota mena d'organismes.

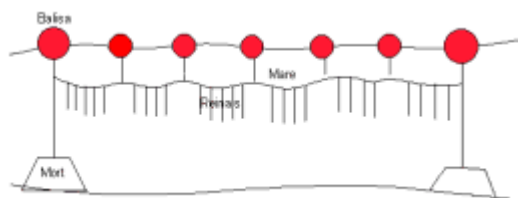


IMATGE (6) – Pesca d'arrossegament

<http://www20.gencat.cat/portal/site/DAR/menuitem.5fbcc9934b5f463053b88e10b031e1a0/?vgnextoid=7ac559aed33b5110VgnVCM1000008d0c1e0aRCRD&vgnnextchannel=7ac559aed33b5110VgnVCM1000008d0c1e0aRCRD&vgnnextfmt=default>

La **pesca del palangre** consisteix en una llença (mare) que es manté fondejada i que porta penjades altres llences més primes i curtes (cametes) armades d'un ham cadascuna, de manera que cada peix es pesca "individualment" a cadascun d'aquests hams. La mida d'aquests hams depèn dels peixos que hom pretén pescar. De palangres no en paren un de sol, sinó que n'ajunten alguns o molts.

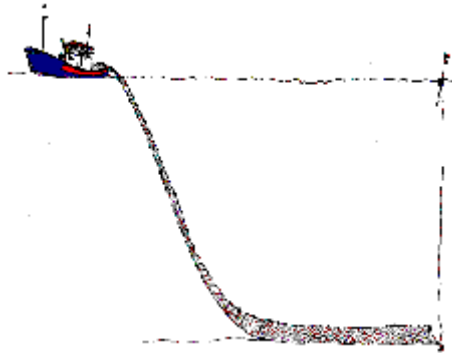
Els peixos pescats amb palangre en general són considerats d'alta qualitat. La llença principal porta a cada cap, i sovint també enmig, una altra llença que va des del fons, on està el palangre mitjançant un plom o pedral, fins a la superfície de la mar, on va fermat un suro precisament perquè quedi ensurada. Les llences curtes que van penjades a la principal i que porten els hams, és a dir, els braços, són de diferents classes i gruixos segons la grossària i particularitats dels peixos que es tracta de pescar, i el palangre rep diferents adjectivacions corresponents a aquestes diverses classes. L'esquer més típic són sardines, arengs, pop, tot i que es pot usar tota mena de peixos i fins i tot també musclos o rallats.



IMATGE (7) – Pesca de palangre

<http://www20.gencat.cat/portal/site/DAR/menuitem.5fbcc9934b5f463053b88e10b031e1a0/?vgnextoid=7ac559aed33b5110VgnVCM1000008d0c1e0aRCRD&vgnnextchannel=7ac559aed33b5110VgnVCM1000008d0c1e0aRCRD&vgnnextfmt=default>

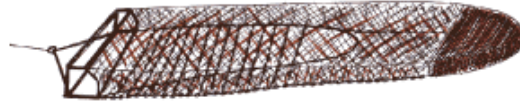
La **pesca del tresmall** està format per tres malles. Les dues exteriors són de malla ampla i es col·loquen més o menys tibants, mentre que la central, o lli, és de malla més fina i aproximadament el doble. De cap a cap de la xarxa per la part superior, hi ha un cap amb suros. I per la part inferior, una altre cap amb ploms que permetrà que les xarxes quedin verticals un cop calat. Quan el peix entra, forma una bossa i hi queda enganxat. La unitat de tresmall té uns 70 metres de llargada per 2,5 metres alçada, aproximadament.



IMATGE (8) – Pesca del tresmall

<http://www20.gencat.cat/portal/site/DAR/menuitem.5fbcc9934b5f463053b88e10b031e1a0/?vgnextoid=7ac559aed33b5110VgnVCM1000008d0c1e0aRCRD&vgnnextchannel=7ac559aed33b5110VgnVCM1000008d0c1e0aRCRD&vgnnextfmt=default>

Els **cargolers** son vaixells especialitzats en la pesca del cargol de punxa. El tipus de pesca es molt semblant a la pesca d'arrossegament ja que es una xarxa que s'arrastra pel fons marí pescant tot el que es troba al seu pas. La diferencia entre aquesta pesca i la pesca d'arrossegament, es que aquesta modalitat, canvia les portes per unes cadenes de ferro grosses que van repicant el fons marí per així remoure'l i treure les espècies que hi ha enterrades sota la sorra. Un cop les cadenes repiquen en el fons i el remouen arribar la xarxa arrossegant el fons remogut i així poden capturar diverses espècies on la principal es el cargol de punxa. Aquest tipus d'embarcació per llei, no poden vendre més del 25% per cent en pes del peix (totes les espècies menys cargols de punxa) respecte el pes que porten en cargols de punxa.



IMATGE (9) – Pesca cargolera

<http://www20.gencat.cat/portal/site/DAR/menuitem.5fbcc9934b5f463053b88e10b031e1a0/?vgnextoid=7ac559aed33b5110VgnVCM1000008d0c1e0aRCRD&vgnnextchannel=7ac559aed33b5110VgnVCM1000008d0c1e0aRCRD&vgnnextfmt=default>

La **pesca d'arts menors** és una modalitat de pesca que captura el peix a base de una espècie de paranys o ormeigs. Aquest tipus de pesca es fa arran de costa mai a més de 3 milles de separació d'aquesta. Segons el tipus de captura que es vulgui pescar o les diferents èpoques de l'any es poden agafar diferents tipus d'espècies amb diferents tipus de paranys. Alguns tipus d'arts de pesca dins d'aquesta modalitat són: la pesca de la nansa, la pesca amb catúfols, la pesca amb gàbies i la pesca amb cargoleres.



IMATGE(10)- Pesca amb gàbies

<http://www20.gencat.cat/portal/site/DAR/menuitem.5fbcc9934b5f463053b88e10b031e1a0/?vgnextoid=7ac559aed33b5110VgnVCM1000008d0c1e0aRCRD&vgnnextchannel=7ac559aed33b5110VgnVCM1000008d0c1e0aRCRD&vgnnextfmt=default>

3.1 Situació de l'àmbit socioeconòmic de la pesca a Vilanova i la Geltrú

En els últims anys, tan el port de Vilanova i la Geltrú, com els pescadors que i treballen i l'activitat de la pesca en general, han sofert canvis importants en alguns dels seus aspectes. Com s'ha pogut apreciar a la taula del punt anterior, el nombre d'embarcacions que es dediquen al sector pesquer a disminuït considerablement en tots els oficis, això ve lligat a que any rere any les captures disminueixen. Aquest punt es centrarà en explicar la situació socioeconòmica que es viu, en cada un de les modalitats de pesca que es practiquen al port de Vilanova i la Geltrú. Primer es farà

una breu descripció dels perfils dels pescadors de cada art de esca i continuació es mostraran unes taules on es veuran les captures de cada modalitat en el darrer any junt amb la seva corresponent explicació.

3.1.1 Pesca d'arts menors a Vilanova i la Geltrú

La pesca d'arts menors o l'ofici dels petits, actualment està formada per una petita flota de 13 embarcacions. A continuació s'explicaran alguns punts importants.

ARTS MENORS	
NOM	MATRICULACIÓ
COSTA CASTELL	AM-1- 815
NOVA RUTH	BA-1-2-04
MIS NIÑOS	BA-1-1258
NOVA MIRIAM	BA-1-6-04
PERLA DEL MEDITERRANEO	BA-1-3-00
ROSA DE LOS VIENTOS	BA-1-1275
GERMI	BA-1-1-01
ANA	BA-1-1250
VIRGILIO II	BA-1-1259
ROSARIO	BA-1-1257
FIGUERAS	BA-1-1-04
ESTELA	BA-1-1-97
JORDI	BA-1-1-99

TAULA (2) – Embarcacions d'arts menors de Vilanova i la Geltrú

Aquest tipus de pesca potser es la que menys a canviat amb el pas del temps, ja que es coneix com una pesca artesanal, que captura les pesqueres a base de 'paranys' on el peix cau i es difícil que després se'n escapi i els ormeigs segueixen essent els mateixos que anys endarrere. Els cadups, les nanses i les cargoleres.

La persona pescadora d'arts menors a Vilanova en general és un home de més de 45 anys (la suma total de pescadors de més de 45 anys correspon al 92% dels pescadors), és casat i amb un o dos fills. La seva única activitat és la pesca i els seus antecedents són pescadors (en el 50% dels casos). La formació d'aquest pescador és d'estudis primaris i secundaris, amb la titulació de patró local de pesca, el certificat de formació bàsica.

La seva embarcació normalment és de fusta o fibra de vidre amb un potència de 83 CV. aproximadament i una eslora de 6,5 a 10 metres. L'antiguitat de l'embarcació és

de 10 o més anys. La seva jornada de treball comença entre les 04:30 AM i les 06:00 AM i finalitza a les 17:00 PM. Treballa en un total de 9 hores diàries aproximadament i els dies de la setmana laborables són de dilluns a divendres. És a dir, el dissabte i diumenge son els únics dies que acostuma a tenir lliure (encara que moltes vegades es determina segons les condicions meteorològiques). La distribució d'aquesta jornada de treball és d'unes 7 hores de pesca, 1 o 2 hores d'arranjament dels ormeigs i uns 30 min de venda del peix. Normalment el pescador d'arts menors treballa tot l'any.

El fet de treballar tot l'any l'obliga a adaptar-se a les espècies objectiu de la temporada i per tant, utilitza diferents arts segons el tipus d'espècie objectiu.

Normalment s'acostuma a compartir els caladors amb altres flotes com la del tresmall i en ocasions els palangrers.

Formalment, el pescador expressa que té un tripulant a bord. No obstant, s'ha pogut comprovar en l'observació directa que és freqüent que els pescadors acostumin a embarcar-se només ells sols per motius estrictament econòmics (el negoci no acostuma a tenir suficient rendibilitat per una segona persona). Algunes vegades per diferents motius (de salut) opten per fer ús de tripulació estrangera que coneix l'art i la retribució no acostuma a ser alta. El principal problema és la legalitat d'aquest tripulant i la seva capacitat marinera.

L'equipament que porten a bord acostuma a ser: GPS, sonda, un parell de viradors, equipament VHF. No acostumen a pescar a més de 3 milles de la costa.

Els problemes principals que es troba el pescador són;

- Els baixos preus de les seves captures.
- El mal temps.
- L'esgotament de recursos pesquers.

3.1.2 Pesca del palangre de fons, de superfície i d'altura a Vilanova i la Geltrú

La pesca del palangre és un dels oficis que menys embarcacions queden al port de Vilanova. Actualment es conta amb 5 embarcacions de les quals 3, es dediquen a la pesca de tonyina i les altres dos restants pesquen no gaire lluny de la costa. Primer es farà un petit anàlisi de les dues embarcacions de palangre costaner i després de les tres restants.

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

PALANGRERS	
NOM	MATRICULACIÓ
CONA C.B.	BA-1-2-00
LLEBETX	BA-1-1221

TAULA (3) – Embarcacions de palangre de Vilanova i la Geltrú

El pescador de palangre a Vilanova en general és un home de més de 48 anys, és casat i amb un o cap fill. La seva única activitat és la pesca i els seus antecedents són pescadors (en el 100% dels casos). La formació d'aquest pescador és d'estudis primaris i secundaris, amb la titulació de patró local de pesca, el certificat de formació bàsica.

Aquestes embarcacions porten uns motors d'uns 110 CV. Una es de fibra (10 anys d'antiguitat) i l'altre més antiga de fusta (18 anys d'antiguitat).

La seva jornada de treball comença entre les 02:00 AM a les 10:00 AM aproximadament i finalitza a les 18:00 PM. Treballa en un total de 12 hores diàries aproximadament i els dies de la setmana laborables són de dilluns a divendres. És a dir, el dissabte i diumenge son els únics dies que acostuma a tenir lliure (encara que moltes vegades es determina segons les condicions meteorològiques). La distribució d'aquesta jornada de treball és d'unes 8 hores de pesca, 2 o 3 hores d'arranjament dels ormeigs i uns 30 min de venda del peix. Normalment el pescador de palangre treballa tot l'any.

Normalment s'acostuma a compartir els caladors amb altres flotes com la d' arrossegament, arts menors o tresmall.

La tripulació de cada vaixell es de dos tripulants, ja que per llei tenen l'obligació d'un mínim de dues persones.

L'equipament que porten a bord acostuma a ser: GPS, sondes, un virador, equipament VHF, un ordinador model OLEX. Poden pescar en la fondària convenient sempre que portin les mesures de seguretat i certificats adequats.

Els problemes principals que es troba el pescador són;

- La manca de captures dels darrers anys.
- El mal temps.
- L'alt preu de l'esquer que han de posar als hams.

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

Pel que fa les altres tres embarcacions o embarcacions de palangre d'altura:

PALANGRERS	
NOM	MATRICULACIÓ
ANGEL-CARMEN	BA-1-1-98
CARMEN Y MARIA	BA-5-1476
PORT DE VILANOVA	CP-3-4-93

TAULA (4) – Embarcacions de palangre de Vilanova i la Geltrú

El pescador de palangre d'altura a Vilanova en general és un home de més de 45 anys, és casat i amb un fill. La seva única activitat és la pesca i els seus antecedents són pescadors (en el 100% dels casos). La formació d'aquest pescador és d'estudis primaris i secundaris, amb la titulació de patró polivalent de pesca, el certificat de formació bàsica i certificat radiofonista. En aquest tipus de pesca el govern ja no dona llicències i la única forma de aconseguir-ho es de pares a fills.

Aquestes embarcacions porten uns motors d'uns 300 CV. Una es de fibra i les altres dues son de fusta.

La seva jornada de treball no es com la de la resta de barques del port de Vilanova. Ja que els mesos de veda (finançats per la Generalitat de Catalunya) els impedeix pescar un total de 6 mesos a l'any. Durant la resta dels mesos que si tenen permís, potser surten a pescar un cop al mes, on passen a alta mar un total d'una setmana més o menys.

La tripulació de cada vaixell es del patró, un mecànic, i la resta mariners, quatre en principi.

L'equipament que porten a bord acostuma a ser: GPS, sondes, un virador, equipament VHF, un ordinador model NAVTEX, radar i arpa. Poden pescar en la fondària convenient sempre que portin les mesures de seguretat i certificats adequats.

Els problemes principals que es troba el pescador són;

- La manca de captures dels darrers anys.
- Les despeses que tenen els patrons per mantenir les embarcacions i a les seves tripulacions.

3.1.3 Els cargolers de Vilanova i la Geltrú

Juntament amb la pesca del palangre l'ofici de cargoler, es el que disposa de menys embarcacions a la seva flota, concretament només disposa de 4 embarcacions.

CARGOLERS	
NOM	MATRICULACIÓ
ISBEN	BA-1-1242
ANNA	BA-2-3885
MARIA DOS	BA-1-1-92
L'AVI MA	BA-1-1262

TAULA (5) – Embarcacions cargoleres de Vilanova i la Geltrú

El cargoler de Vilanova en general és un home de més de 46 anys, és casat i amb un o cap fill. La seva única activitat és la pesca i els seus antecedents són pescadors (100%). La formació d'aquest pescador és d'estudis primaris i secundaris, amb la titulació de patró local de pesca, el certificat de formació bàsica.

Aquestes embarcacions porten uns motors d'uns 150 CV. Actualment de les embarcacions que es troben a Vilanova, dues son de fibra i les altres dues més antigues son de fusta.

La seva jornada de treball comença entre les 06:30 AM a les 14:30 AM aproximadament i finalitza a les 18:00 PM. Treballa en un total de 12 hores diàries aproximadament i els dies de la setmana laborables són de dilluns a divendres. És a dir, el dissabte i diumenge son els únics dies que acostuma a tenir lliure. La distribució d'aquesta jornada de treball és d'unes 9 hores de pesca, 1 o 2 hores d'arranjament dels ormeigs i uns 30 min de venda del peix. Normalment el pescador del tresmall treballa tot l'any.

Normalment s'acostuma a compartir els caladors amb altres flotes com la d'arrossegament, palangrers i arts menors.

La tripulació de cada vaixell es de dos tripulants, ja que per llei, tenen l'obligació d'un mínim de dues persones, el patró i el mariner. Els mariners tenen una mitja d'edat de 25 anys on en el 50% de les embarcacions (és a dir 2 dels 4 vaixells) el mariner és el fill del patró.

L'equipament que porten a bord acostuma a ser: GPS, sondes, una maquinilla d'arrossegament pel cargol, equipament VHF, un ordinador model OLEX, radar. Poden pescar a partir de 3 milles de la costa en els mesos entre abril i setembre i partir dels 20 metres de profunditat entre els mesos de setembre i març.

Els cargolers, durant els mesos d'estiu es veuen obligats a realitzar altres oficis pesquers a causa de la baix nombre de captures. Un 25% es dedica al tresmall i el 75% restant a la pesca de la nansa.

Els problemes principals que es troba el pescador són;

- La manca de captures dels darrers anys.
- El mal temps.

3.1.4 La pesca del tresmall

La pesca del tresmall es potser la més eficient econòmicament parlant. A causa de la diversitat de peix que es pot agafar en el tresmall durant les diferents èpoques de l'any porten a aquest art a ser un ofici una mica més sostenible que els demes vistos anteriorment. El port de Vilanova conta amb 14 embarcacions de tresmall.

TRESMALL	
NOM	MATRICULACIÓ
ADELA	BA-3-2011
ARTURO	BA-1-1-08
COCA UNO	TA-1-3-92
ELISABET SEGON	BA-1-1-00
FONTICHELI	BA-1-2-97
HERMANOS HERNANDEZ	BA-1-1-1268
ISABEL	BA-1-1266
JARA	A-3-2773
JOAQUINILLO	CP-2-1158
L'AVI BARRINETA	BA-1-1-03
MARCO	BA-1-1244
MARS PRIMER	BA-1-2-99
SERRALLO	BA-6-2-97

TAULA (6) – Embarcacions de tresmall de Vilanova i la Geltrú

El pescador de tresmall a Vilanova en general és un home de més de 48 anys, és casat i amb un o cap fill. La seva única activitat és la pesca i els seus antecedents són pescadors (en el 85% dels casos). La formació d'aquest pescador és d'estudis primaris i secundaris, amb la titulació de patró polivalent de pesca, el certificat de formació bàsica.

Aquestes embarcacions porten uns motors de potencies variades. Alguns no porten més de 75 CV i d'altres arriben fins als 110 CV. La majoria d'embarcacions de tresmall son de fibra, menys 5 de les quals encara son de fusta.

En aquest ofici la jornada laboral no te uns horaris aproximats com poden tenir els demes, ja que les xarxes es poden calar tan per la tarda després de la venta del peix com per la matinada sobre les 02:00 AM. De totes maneres les embarcacions surten a recollir l'art a les 05:30 aproximadament i arriben a port sobre la 13:00 PM. La tria del peix i neteja del ormeig es fa durant 1 o 2 hores. I la venta del peix no sol passar dels 30 minuts. Per tant la jornada laboral normal per un pescador de tresmall son de 9 hores aproximadament, de dilluns a divendres com a dies laborables.

Normalment s'acostuma a compartir els caladors amb altres flotes com la d' arrossegament, arts menors o palangrers.

El nombre de tripulants de cada embarcació depèn de les TRB i la eslora (L) de cada vaixell. Podem trobar embarcacions amb només el patró (com es el cas de l'embarcació Hermanos Hernández), fins a altres que porten fins a tres tripulants (Serrallo).

L'equipament que porten a bord acostuma a ser variada depèn del tipus de captures que principalment l'embarcació es dediqui a agafar: GPS, sondes, una virador, equipament VHF, un ordinador model OLEX (no totes en porten). Poden pescar en la fondària convenient sempre que portin les mesures de seguretat i certificats adequats. Els problemes principals que es troba el pescador són;

- La manca de captures dels darrers anys.
- El mal temps.

3.1.5 La pesca d'arrossegament

La pesca d'arrossegament consta d'una flota de 21 embarcacions. Aquesta flota es la que conta amb més embarcacions per ofici. Dintre d'aquest tipus de pesca podem trobar dos tipus d'arrossegament, el major i el menor, on es diferencien per les TRB de les embarcacions.

PESCA D'ARROSSEGAMENT	
NOM	MATRICULACIÓ
CALVET TERCER	BA-1-3-92
CAMPEADOR	BA-2-3707

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

JOVEN ROCA	BA-1-1180
MIGUEL Y MARIA	BA-1-2-91
AVI FRANCISCO	BA-1-3-05
AVI PAU	BA-1-5-05
AVI SALVADOR	BA-1-1274
CIUTAT DE LLAVANERAS	BA-3-2507
CHAVO	TA-1-6-04
EL VAIXELL	BA-1-1-06
LA GELTRÚ	BA-1-2-02
LA SEU	TA-3-2262
MONTSERRAT	BA-1-3-91
PILAR PEÑA	BA-2-3909
PILAR RUS	BA-1-1271
SARA RUS	TA-3-2-91
SILVIA I BENI	BA-1-5-04
TEIXIDOR	BA-1-2-03
TONI I	BA-1-1253
TONI II	BA-1-4-91
XAVI PRIMER	BA-1-1-05

TAULA (7) – Embarcacions d'arrossegament de Vilanova i la Geltrú

El patró de la pesca d'arrossegament a Vilanova en general és un home de més de 45 anys és casat i amb un, dos o tres fills. La seva activitat és la pesca juntament amb la participació en restaurants de la zona (10% de les embarcacions) i els seus antecedents són pescadors (en el 100% dels casos). La formació d'aquest pescador és d'estudis primaris i secundaris, amb la titulació de patró polivalent de pesca, el certificat de formació bàsica, certificat contra-incendis avançat i certificat de radiofonista.

La seva embarcació normalment és de fusta o fibra de vidre amb un potència de 300 CV. i una eslora de que varia depèn de la embarcació, però, estan compreses entre els 18 i 24 metres aproximadament. L'antiguitat de les embarcacions és de 18 fins 6 anys.

La seva jornada de treball comença entre les 06:30 AM i finalitza a les 17:00 PM. Treballa en un total de 11 hores diàries aproximadament i els dies de la setmana laborables són de dilluns a divendres. És a dir, el dissabte i diumenge son els únics

dies que acostuma a tenir lliure. La distribució d'aquesta jornada de treball és d'unes 8 hores de pesca, 2 o 3 hores d'arranjament dels ormeigs i uns 1 hora de venda del peix. Els pescadors d'arrossegament treballen tot l'any, exceptuant el mes de veda que tenen a l'any.

El fet de treballar quasi tot l'any fa que per llei hagin de respectar uns certs límits a l'hora de pescar més a prop o més lluny de la costa. Entre els mesos d'abril a setembre el fons mínim on poden pescar es de 50 metres de fondària i entre els mesos que van del setembre a l'abril el límit de la fondària es redueix a 30 metres. Normalment el mes de veda acostuma a ser sobre el febrer o març. Normalment s'acostuma a compartir els caladors amb altres flotes com la del palangre i en ocasions el tresmall.

Normalment les embarcacions d'arrossegament porten de 2 a 4 mariners a bord segons l'eslora del vaixell i la normativa que ho estipula. No obstant, s'ha pogut comprovar en l'observació directa que és freqüent que els patrons acostumin a embarcar un home menys del que la llei indica per motius estrictament econòmics (el negoci no acostuma a tenir suficient rendibilitat per una segona persona). Algunes vegades per diferents motius opten per fer ús de tripulació estrangera que coneix l'art i la retribució no acostuma a ser alta. El principal problema és la legalitat d'aquest tripulant i la seva capacitació marinera.

L'equipament que porten a bord acostuma a ser: GPS, sonda, l'art d'arrossegament, equipament VHF, radar, arpa, l'ordinador OLEX.

Els problemes principals que es troba el pescador són;

- Les despeses setmanals que comporta mantenir unes embarcacions d'aquest tipus. (Combustible, tripulació, reparacions de l'art, reparacions a bord...).
- L'esgotament de recursos pesquers.

3.1.6 La pesca d'encerclament

La pesca d'encerclament es una pesca independent respecte als altres oficis que es realitzen al sector de la pesca. Tanmateix son les embarcacions que més tripulants porten a bord i la pesca s'ha de realitzar al el vaixell de pesca principal i el bot auxiliar de llum.

ENCERCLAMENT	
NOM	MATRICULACIÓ
BUTELLA	BA-2-3734
CONSTANCIA	BA-1-1170
DOMINGO	BA-1-4-04
EL PARALELO	BA-1-1230
LOS SOBRINOS	MA-4-3006
NUEVO NOGUERA	BA-1-2-01
PACHINANDO	TA-3-2407
PEIX BLAU	BA-1-1209

TAULA (8) – Embarcacions d'encerclament a Vilanova i la Geltrú

El pescador de l'art de l'encerclament a Vilanova en general és un home de més de 50 anys, és casat i amb un o dos fills. La seva única activitat és la pesca i els seus antecedents són pescadors (en el 100% dels casos). La formació d'aquest pescador és d'estudis primaris i secundaris, amb la titulació de patró de pesca polivalent, el certificat de formació bàsica, certificat contra-incendis avançat i certificat radiofonista.

Aquestes embarcacions porten uns motors d'uns 350 CV. La majoria d'embarcacions son de fusta i son el prototip tradicional d'una barca d'encerclament, amb el pont a la popa i un gran espai a la coberta. Trobem una embarcació de ferro i dues de fibra amb un disseny diferent a la resta, ja que tenen el pont a la proa i un espai reservat per portar a bord el bot auxiliar.

La jornada de treball comença entre les 22:00 PM a les 06:00 AM aproximadament i finalitza a les 09:00 AM. Treballa en un total de 11 hores diàries aproximadament i els dies de la setmana laborables són de dilluns a divendres. És a dir, el dissabte i diumenge son els únics dies que acostuma a tenir lliure. La distribució d'aquesta jornada de treball és d'unes 8 hores de pesca, 2 o 3 hores d'arranjament dels ormeigs i uns 45 min de venda del peix. Normalment el pescador de palangre treballa tot l'any.

Normalment s'acostuma a compartir els caladors amb altres flotes com la del palangre i tresmall.

La tripulació de cada vaixell es de deu tripulants, com a mínim, on hi ha un patró, un mecànic i la resta son mariners. La majoria de mariners són d'origen estranger (70%). L'equipament que porten a bord acostuma a ser: GPS, sondes, una grua, l'art per realitzar la pesca d'encerclament, equipament VHF, un ordinador model OLEX, radar, arpa.

Aquest ofici es molt denunciat pels altres pescadors del port, ja que al pescar per la

matinada quan ningú més es a la mar, fa que a vegades pesquin en caladors prohibits per aquest art de pesca, provocant destrosses tan a nivell ambiental com a nivell econòmic, ja que trenquen molts arts de altres oficis (per exemple nanses, tresmall).

Els problemes principals que es troba el pescador són;

- La manca de captures dels darrers anys.
- Les despeses que han de pagar els patrons. (Combustible, despeses de tripulació i despeses de manteniment tan de l'art com de la pròpia embarcació).

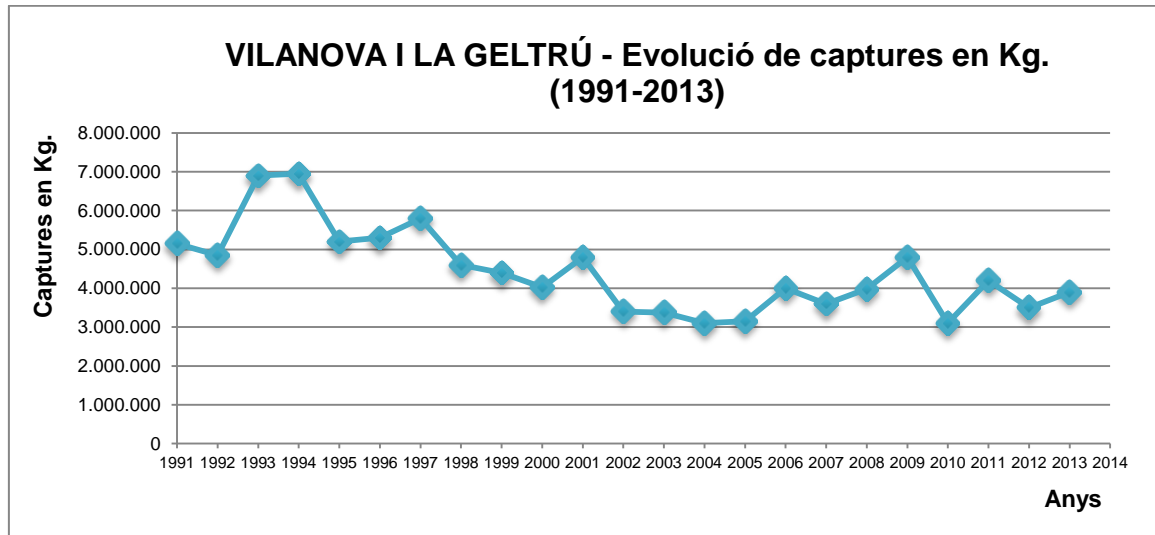
3.2 Evolució de les captures

En els últims anys les disminucions de les captures pesqueres ha sigut el tema de principal preocupació per els pescadors, no només a Catalunya, sinó a la resta de ports. Particularment a Vilanova i la Geltrú en els últims 22 anys les disminucions han sigut molt notòries, encara que es el port que captura més peix en Kg. respecte els altres ports de la província de Barcelona. A continuació, es mostrarà una taula amb la variació de les captures pesqueres en Kg. entre l'any 1991 i l'any 2013:

ANY	CAPTURES en Kg. (aproximadament)
1.991	5.150.000
1.992	4.850.000
1.993	6.900.000
1.994	6.950.000
1.995	5.200.000
1.996	5.300.000
1.997	5.800.000
1.998	4.600.000
1.999	4.400.000
2.000	4.025.000
2.001	4.800.000
2.002	3.400.000
2.003	3.375.000
2.004	3.100.000
2.005	3.150.000
2.006	4.000.000
2.007	3.600.000
2.008	3.980.000
2.009	4.800.000
2.010	3.100.000
2.011	4.200.000
2.012	3.500.000
2.013	3.900.000

TAULA (9) – Evolució de captures en Kg.

La gràfica següent, reflexa les dades de la taula anterior:



Gràfic (1) -Evolució de captures

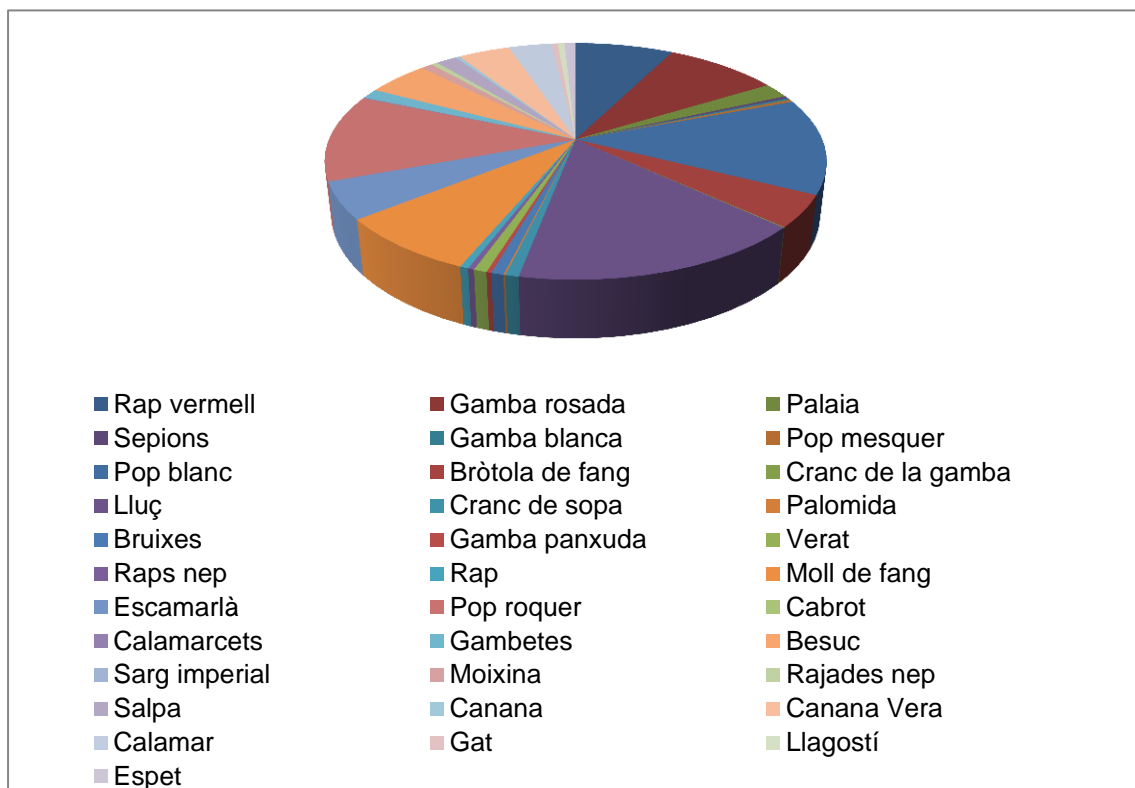
En el darrer any, tal com es veu en el gràfic anterior, es van arribar a capturar quasi 4.000.000 de Kg. de peix. Els oficis que més kilograms de peix van aportar van ser l'art de l'encerclament i l'art de l'arrossegament. A continuació els cargolers i l'art del tresmall son els que van aportar més en segon lloc i per últim les arts menors i l'art del palangre. Els kilograms de peix agafats a cada ofici ve lligat amb el tipus de pesca que es realitza. Ja que els que practiquen un tipus de pesca més abusiva, lògicament, agafen més quantitat dels que practiquen un tipus de pesca més selectiva. A continuació s'oferiran dades que expliquen la quantitat de peix capturat per cada ofici que es practica a Vilanova i la Geltrú. Retornant a la gràfica es veu que durant els anys 90, la evolució va ser una mica irregular, ja que als anys 1.991 i 1.992 de capturar 5.000.000 de Kg. aproximadament es va passar a capturar 7.000.000 Kg. aproximadament als anys 1.993 i 1.994 on a sigut el màxim dels darrers anys. L'evolució va continuar amb un decents progressiu on a l'any 1.997 es capturaven 5.800.000 Kg. de peix i finalment a l'any 1.999 amb 4.400.000. pel que fa l'època dels anys 2.000 la cosa no va millorar, sinó que a més a més els primers anys del nou mil·lenni, van ser realment dolents on a l'any 2.005 es van arribar amb prou feines als 3.375.000 Kg de peix. A partir d'aquest any les captures van entrar en un punt d'una petita recuperació fins l'any 2.009 on s'agafaren 4.800.000 Kg. de peix. A l'any següent la pesca va patir un gir ja que en un any es van deixar d'agafar 1.700.000 Kg. de peix menys que l'any anterior, agafant les quantitats més baixes de les últimes dècades

Disseny de la metodologia per l'inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

amb 3.100.000 Kg. i portar situacions econòmiques compromeses per els pescadors de Vilanova i la Geltrú. A partir d'allà, ja entrant en els últims tres anys més o menys hi ha hagut una petita estabilitat on les captures han rondant els 4.000.000 Kg. anuals.

Les captures de peix varien molt depèn de la modalitat de pesca que es tracti, tant en Kg. agafats com espècies.

A continuació es farà una breu explicació de les espècies capturades en les diferents modalitats de pesca de Vilanova i la Geltrú en el darrer any 2.013. el primer ofici del que es parlarà serà la pesca d'arrossegament:



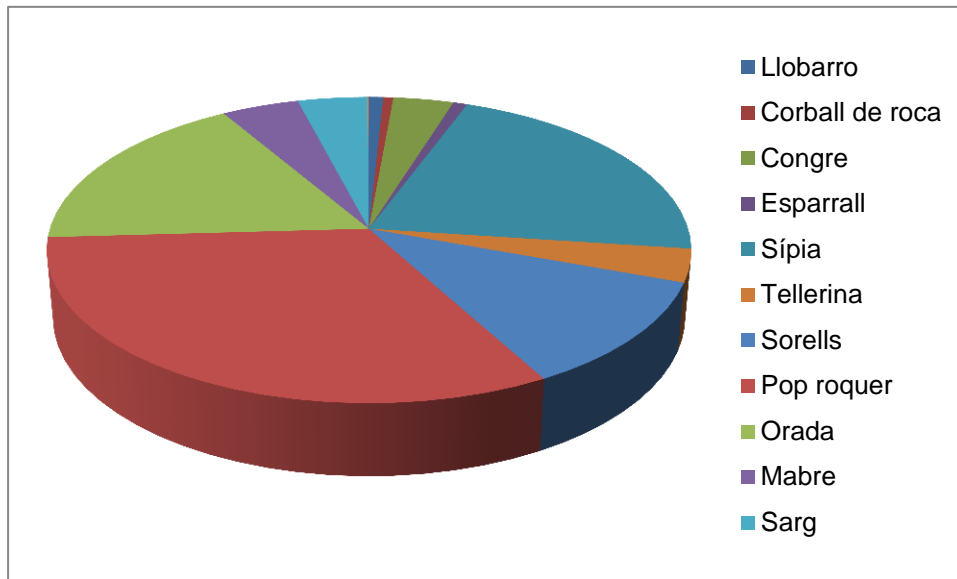
Gràfic (2) –Espècies capturades en l'art de l'arrossegament

La pesca d'arrossegament, com es pot veure a la gràfica anterior es la modalitat de pesca que més espècies captura. L'últim any, les espècies més capturades, van ser les gambes (vermella i blanca) i els pops (blanc i roquer) juntament amb el lluç. També es capturen de moltes més però, en menys quantitat, com poden ser els raps, escamarlats, calamars, besucs, molls de fang i de roca, etc.

Durant molts anys la pesca d'arrossegament es basava en la captura d'espècies com els molls, els calamars, la gamba i el besucs a l'hivern i els escamarlats, el lluç, els

pops i la bròtola de fang a l'estiu. D'aquestes espècies que encara se'n agafin en quantitats considerables no en queden moltes, encara que aquesta modalitat de pesca segueix sent la que ingressa més diners a la Confraria de Pescadors de Vilanova i la Geltrú.

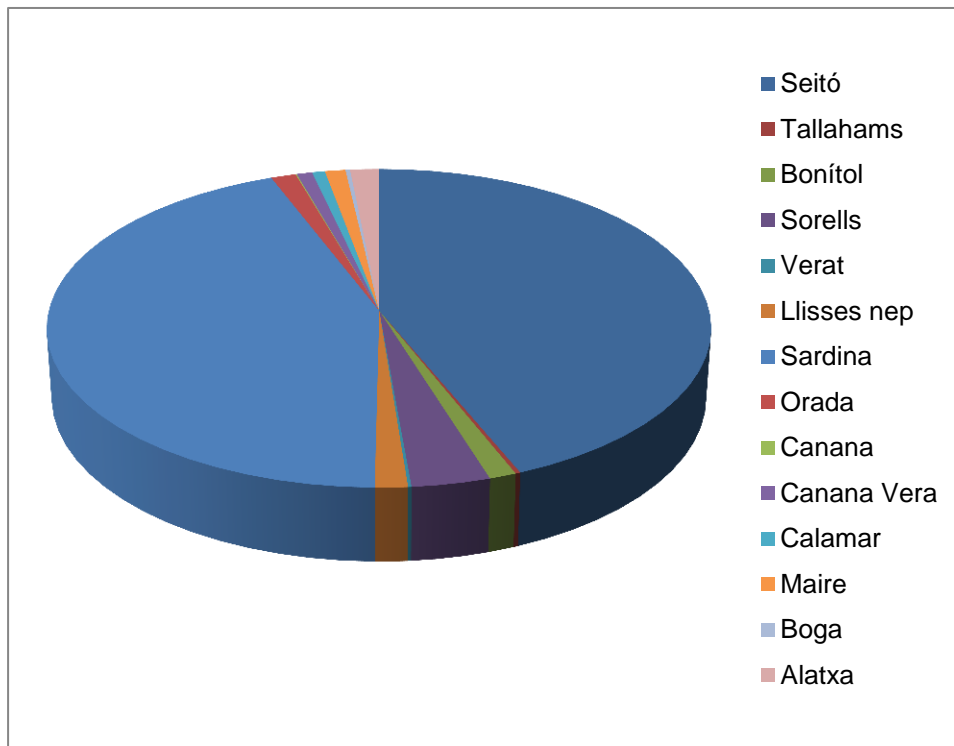
El següent art que s'observaran les captures seran les arts menors:



Gràfic (3) – Espècies capturades en les arts menors

La modalitat d'arts menors, es potser la modalitat que menys espècies captura en quant a diversitat i actualment es la més afectada en quant les disminucions de les captures pesqueres. Com ja s'ha comentat en punts anteriors fan servir diferents ormeigs depenen l'època de l'any que sigui segons l'espècie de peix que es vulgui agafar. La principal captura d'aquesta modalitat es la sípia i el pop, però donat que a les nanses entra diferents tipus de peix d'escata, s'aprofiten aquests ormeigs per als mesos d'estiu capturar diferents espècies de peix com les mabres, els sargs, els llobarros, el corball de roca i les orades. La captura del pop es porta a terme durant l'hivern i finalitza a la primavera amb l'arribada de la sípia al mes de març, encara que avui en dia davant l'escassetat de recursos els pescadors d'arts menors, realitzen la pesca del pop roquer durant tot l'any encara que durant uns mesos estigui de veda. Per acabar cap destacar que l'any passat el registre de peix que es va agafar amb les cargoleres va ser tan baix que no figura ni a la gràfica. En aquest tipus d'ormeig s'agafen espècies com la corneta i el cargol de punxa.

La pesca d'encerclament va capturar l'any 2013:

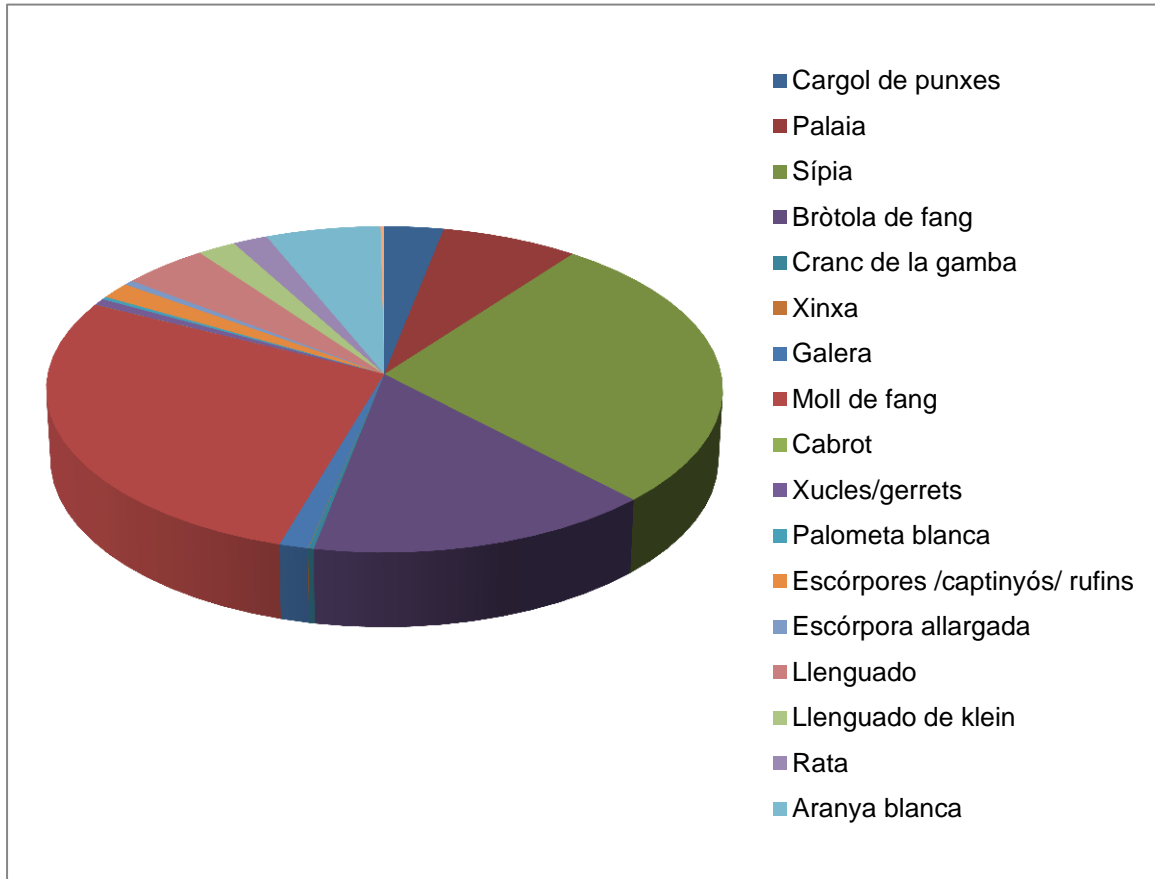


Gràfic (4) –Especies capturades en l'art de l'encerclament

La pesca d'encerclament es basa principalment en la pesca de la sardina i el seitó. En l'últim any com es pot veure a la gràfica la pesca d'aquesta dues espècies ocupa quasi el 80% del total d'espècies capturades en aquesta modalitat. La pesca de les altres captures es secundària ja que a causa de les disminucions han anat perdent molt protagonisme en aquesta modalitat de pesca.

La pesca realitzada amb embarcacions cargoleres va aportar aquestes captures al 2013:

Les embarcacions cargoleres:



Gràfic (5) –Especies capturades en la pesca cargolera

Els cargolers, com el seu nom indica viuen principalment, de la captura del cargol de punxa, encara que any rere any, les seves captures disminueixen de forma considerable i arribat un punt que ni en aquest ofici es la captura principal. Al 2013, les principals fonts d'ingressos van ser la sípia, els gerrets i el moll de fang, espècies que econòmicament no aporten el suficient per poder mantenir els propòsits marcats per els pescadors d'aquesta modalitat, per això, tal com ja s'ha explicat anteriorment, a l'estiu aprofitant la reproducció del cargol de punxa, les embarcacions cargoleres es dediquen a altres modalitats com arts menors i tresmall.

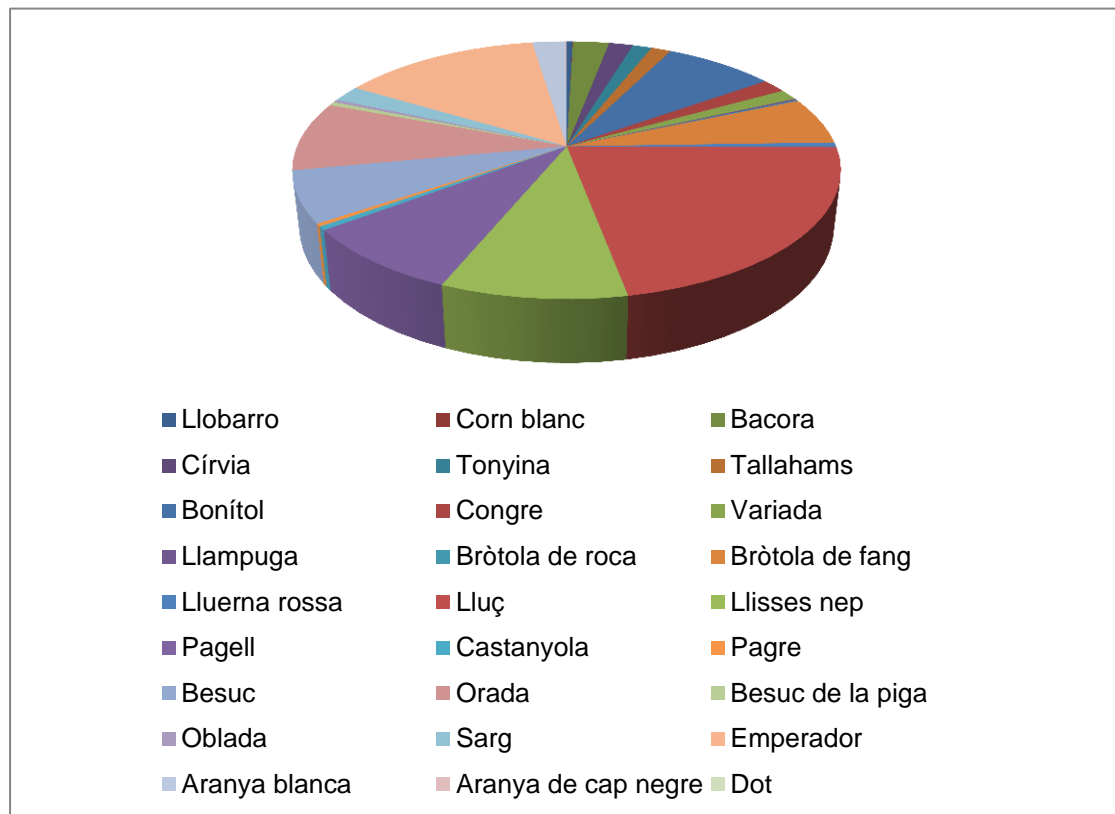
La pesca del tresmall va deixar als registres de la Confraria de Pescadors aquestes dades:



Gràfic (6) – Espècies capturades en l'art del tresmall

La pesca del tresmall, es la segona modalitat que més diversitat d'espècies captura, després de la modalitat d'arrossegament. Al pescar en diferents caladors i utilitzar diferents tipus de tresmall segons l'objectiu a capturar, s'entén aquesta diversitat en les captures. El darrer any les espècies més capturades van ser la sípia, el lluç, el moll de fang i la bròtola de fang. Vist això, cal remarcar la franca decadència que ha entrat la pesca del peix de roca, com poden ser els serrans, la bròtola de roca, la llagosta o el llamàntol entre d'altres que any rere any les captures decauen a un ritme preocupant.

Pel que fa la pesca del palangre, tant d'altura com de fons va aportar aquestes dades el darrer any:



Gràfic (7) –Especies capturades en l'art del palangre

La pesca del palangre és l'única modalitat de pesca com es pot veure al gràfic que captura només peix d'escata. Al haver diferents tipus de pesca de palangre, com el de fons o el palangre d'altura o el de superfície es poden pescar diferents espècies. Com ja es va comentar en apartats anteriors, a Vilanova i la Geltrú de les cinc embarcacions que es dediquen a aquesta modalitat, però tres de les quals es dediquen al palangre d'altura per tan les encarregades de proporcionar les captures de peixos com la tonyina, bona part dels emperadors i de les castanyoles. Les demes espècies que es poden veure al gràfic principalment les proporcionen les altres dues embarcacions de palangre que resten, que centren la seva pesca en el palangre de fons al pescar espècies com el lluç, els pagells, les llises i el besuc que son les més abundants en el darrer any.

Un cop vist això, es mostrarà una taula on es poden veure totes les espècies de peixos capturades durant el 2.013 segons la Confraria de Pescadors de Vilanova i la Geltrú.

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

Per cada espècie es poden veure en total de quilograms capturats, el preu mitjà de l'espècie venut a la llotja i al recaptació total per espècie durant tot l'any passat:

ESPÈCIES CAPTURADES A VILANOVA I LA GELTRÚ AL 2013			
Espècie	Quilogram s Totals	Recaptació Total (Euros)	Pre u mitjà / Kg
Bacora	11.288,90	46.650,20	4,13
Círvia	7.518,10	76.693,96	10,20
Seitó	1.255.432,40	1.832.250,31	1,46
Rap vermell	45.227,45	308.427,58	6,82
Esparrall	1.800,60	1.112,74	0,62
Gamba rosada	52.514,00	1.661.732,51	31,64
Serrans nep	1.266,60	4.680,36	3,70
Tonyina	6.031,75	68.381,20	11,34
Escolà	9,90	41,14	4,16
Rom	1.670,20	34.992,61	20,95
Melva	1.704,30	2.058,81	1,21
Tallahams	6.172,25	22.153,66	3,59
Boga	7.077,20	3.635,17	0,51
Bonítol	34.461,00	111.788,79	3,24
Corn blanc	91,25	580,60	6,36
Cargol de punxes	5.334,30	46.842,20	8,78
Càntera	435,10	1.970,63	4,53
Penegal	1.315,05	5.560,16	4,23
Llobarro	1.843,75	39.377,92	21,36
Veta	1.186,70	5.791,76	4,88
Corball de roca	1.280,65	13.572,97	10,60
Palaia	12.381,00	91.837,58	7,42
Congre	7.728,75	16.855,57	2,18
Variada	6.038,55	9.060,33	1,50
Sípia	47.726,95	394.050,13	8,26
Sepions	1.962,10	20.274,35	10,33
Déntol	1.427,75	23.441,17	16,42
Diversos osteictis	25.226,65	47.584,44	1,89
Llampuga	988,85	4.286,80	4,34

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

Gamba blanca	1.587,40	14.673,99	9,24
Tellerina	7.749,20	95.403,86	12,31
Pop mesquer	2.083,30	1.786,24	0,86
Pop blanc	78.637,85	233.619,76	2,97
Bròtola de roca	537,65	3.700,94	6,88
Bròtola de fang	26.175,60	78.335,11	2,99
Gobis nep	363,25	1.304,25	3,59
Mero	139,50	4.581,49	32,84
Cranc de la gamba	411,15	544,69	1,32
Lluerna rossa	2.665,55	13.092,97	4,91
Lluç	97.363,00	808.337,22	8,30
Cranc de sopa	4.329,45	27.819,42	6,43
Morrallet	250,15	1.969,42	7,87
Sorells	99.562,40	124.206,53	1,25
Espardenya	291,45	18.832,67	64,62
Gall	1.219,75	23.184,63	19,01
Llamàntol	249,80	5.931,00	23,74
Palomida	616,10	3.014,78	4,89
Bruixes	4.102,95	25.763,94	6,28
Gamba panxuda	1.617,30	21.596,82	13,35
Xinxà	32,10	98,51	3,07
Bàcoreta	5.077,10	15.265,42	3,01
Verat	4.324,70	10.042,75	2,32
Bis	111.198,20	92.439,37	0,83
Raps nep	2.048,05	8.127,40	3,97
Rap	2.800,30	16.284,94	5,82
Galera	2.194,80	21.135,61	9,63
Llisses nep	41.093,05	44.165,06	1,07
Moll de roca	13.874,50	133.884,20	9,65
Moll de fang	48.003,05	243.628,44	5,08
Escamarlà	30.289,40	544.778,68	17,99
Margarida llisa	649,45	2.381,35	3,67
Pop roquer	71.551,85	262.153,07	3,66
Cabrot	23,90	38,69	1,62
Calamarcets	760,05	16.466,48	21,66

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

Pagell	37.704,90	131.345,39	3,48
Gambetes	8.122,45	37.793,75	4,65
Xucles/gerrets	1.136,10	577,85	0,51
Sardina	1.261.395,45	1.859.053,16	1,47
Castanyola	2.102,70	9.475,19	4,51
Capellà	16.489,95	35.977,35	2,18
Palometa blanca	485,90	2.063,92	4,25
Moranella	216,95	1.007,72	4,64
Peluda pigallada	2.739,65	7.140,75	2,61
Pagre	1.520,20	10.102,08	6,65
Alatxa	44.989,90	12.457,08	0,28
Besuc	28.625,10	41.454,42	1,45
Orada	38.718,80	364.612,31	9,42
Besuc de la piga	2.114,70	40.070,14	18,95
Oblada	1.584,35	3.502,95	2,21
Sarg imperial	167,55	2.055,27	12,27
Escórpores /captinyós/ rufins	2.785,25	12.265,28	4,40
Escórpora allargada	857,00	15.600,79	18,20
Sabre	342,50	1.431,72	4,18
Moixina	5.046,70	23.015,66	4,56
Morruda	839,20	2.778,66	3,31
Rajades nep	2.988,45	15.866,57	5,31
Salpa	9.679,40	9.270,26	0,96
Llagosta	295,45	12.353,50	41,81
Llenguado	7.806,45	192.866,00	24,71
Llenguado de klein	3.473,05	26.453,69	7,62
Canana	1.811,90	3.991,04	2,20
Canana Vera	24.055,55	70.775,52	2,94
Calamar	19.939,95	260.007,29	13,04
Mabre	9.904,00	42.140,21	4,25
Sarg	8.968,35	61.600,87	6,87
Emperador	62.156,35	341.891,13	5,50
Gat	2.868,70	1.726,92	0,60
Llagostí	3.145,90	84.131,55	26,74

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

Llenguadines	573,90	8.487,98	14,79
Rèmol empetxinat	170,45	5.952,47	34,92
Rata	3.152,95	15.227,52	4,83
Aranya blanca	10.391,35	16.973,95	1,63
Aranya de cap negre	335,90	1.092,88	3,25
Maire	31.943,20	96.999,23	3,04
Dot	72,05	1.923,42	26,70
Espet	5.110,05	6.915,59	1,35
-----	3.877.844,00	11.704.704,31	-----

Taula(10) –Espècies capturades l'any 2013 a Vilanova i la Geltrú

Vist això i realitzant el sumatori total dels quilograms de peix capturat l'any passat es van comptar 3.877.844,00 Kg. de peix aproximadament (per tan els 3.900.000 Kg. que s'han donat de referència en els gràfics anteriors era correcte). Això va comportar que la Confraria de Pescadors de Vilanova i la Geltrú va vendre uns 11.704.704,31 euros de peix l'any 2.013.

4. Normativa sobre la seguretat marítima i contaminació de la marina

A continuació s'anomenarà les diferents normatives que s'apliquen al món marítim i al camp de la pesca. Primer de tot en un àmbit més internacional i a continuació un l'àmbit nacional. Seguidament, un breu resum dels diferents tipus d'inspeccions que es porten a terme en els vaixells.

4.1 Legislació Internacional

- Conveni Internacional per a la seguretat de la vida humana en la mar (SOLAS 74/78). Normes sobre disseny, prescripcions contra incendis, elements de salvament, comunicacions, sistemes de propulsió i govern, càrregues, etc.
- Codi Internacional de mercaderies perilloses (Codi IMDG). Normes per al transport segur de mercaderies perilloses en embalums per mar.
- Conveni de seguretat de contenidors (CSC). Normes de construcció i disseny dels contenidors.
- Directiva 93/75 de la UE. Normes sobre la notificació per a bucs que transportin

mercaderies perilloses i entren en port comunitari.

- Resolució 481 de la XII Assemblea de l'Organització Marítima Internacional (OMI Cap de bestiar. 481 (XII). Recomanacions sobre l'assignació de la tripulació mínima de seguretat.
- Conveni sobre cerca i salvament marítim (SAR 79). Organització i procediments dels serveis de cerca i salvament.
- Sistema d'abalisament marítim de l'Associació Internacional de Senyalització Marítima (AISM). Normes d'abalisament de canals i obstacles varis que puguin representar un perill per a la navegació.
- Resolució 851 de la 20 Assemblea de l'Organització Marítima Internacional (OMI Res.851 (20)). Codi per a la recerca de sinistres i successos marítims.
- Conveni sobre el reglament per prevenir els abordatges (COLREG-72). Regles de govern, llums i marques que han de portar els bucs i altres pautes per evitar abordatges en la mar.
- Conveni per prevenir la contaminació pels bucs (MARPOL 73/78). Normes per evitar les descàrregues de substàncies contaminants operacionals i accidentals dels bucs.
 - Annex I.- *Hidrocarburos.*
 - Annex II.- *Sustancias nocivas líquidas transportadas a granel.*
 - Annex III.- *Sustancias perjudiciales en paquetes, contenedores, tanques portátiles y camiones cisterna.*
 - Annex IV.- *Aguas Sucias.*
 - Annex V.- *Basuras.*
 - Annex VI.- *Contaminación atmosférica.*
- Conveni sobre Cooperació, Preparació i Lluita contra la contaminació per hidrocarburs (*OPRC 90). Cooperació internacional, notificació i plans de preparació i lluita contra la contaminació.
- Conveni per a la protecció del Medi ambient Marí de l'Atlàntic Nord-est (Conveni de París 1992). Per prevenir la contaminació causada per abocaments o incineració, per fonts mar endins, d'origen terrestre i altres orígens.
- Conveni sobre la prevenció de la contaminació del mar per llançament de deixalles i altres matèries (Conveni de Londres 1972). Per a la prevenció de la contaminació causada per abocament de material de dragatge, enfonsament de bucs, etc.
- Conveni per a la protecció del mitjà marí i de la zona costanera del Mediterrani (Barcelona 1976). Per a la prevenció i lluita contra la contaminació de qualsevol font en el Mediterrani.
- Directiva de la UE sobre Instal·lacions de recepció. Per a la provisió adequada

d'instal·lacions de recollida i tractament de residus generats pels bucs, en els ports de la Comunitat Europea. (Encara no adoptada).

4.2 Legislació Nacional

- Ordre 10.6.83. Normes complementàries al Conveni SOLAS 74/78.

Aplicació a bucs d'esbarjo i de pesca.

- RD 1041/97. Normes de protecció en el transport d'animals vius.
- Ordre 14.7.64. Per la qual s'estableixen les tripulacions mínimes que han de portar els bucs mercants i de pesca.
- R,D, 145/89. Sobre admissió, manipulació i emmagatzematge de mercaderies perilloses en els ports.
- RD 1253/97. Decret que incorpora a la normativa nacional les Directives 93/75 i següents, sobre condicions de notificació de bucs amb mercaderies perilloses.
- RD 1952/95. Aprovació de la Comissió per a la coordinació del transport de mercaderies perilloses.
- RD 230/98. Norma per la qual es publica el Reglament d'Explosius.
- Llei 60/62. Regula el relatiu a les extraccions de restes enfonsades, troballes de material en el mar, el remolc i els auxilis i salvament en la mar.
- Decret 984/67. Reglament per a l'aplicació de la Llei 60/62.
- RD 393/96. Desenvolupament reglamentari del servei de practicatge.
- Ordre 20.02.97. Regulació del Reglament de capacitació professional per al servei de practicatge.
- RD 1835/83. Normes d'abalisament en les costes espanyoles.
- Ordre 27.2.96. Regulació de la Comissió de Fars.
- Ordre 14.4.88. Per la qual s'estableix la Comissió per a la recerca dels sinistres marítims.
- RD 799/81. S'estableix el procediment d'autorització de treballs científics a bucs estrangers en aigües espanyoles.
- Ordre 18.2.88. Regula les condicions del rol en un vaixell de personal aliè a la tripulació.
- Ordre 31.7.92. Estableix els requisits de formació en seguretat marítima que han de complir les tripulacions de bucs mercants i de pesca.
- RD 438/94. Regula les instal·lacions de recepció de residus oliosos procedents de bucs.

- RD 543/2007. Normativa de seguretat i contra la contaminació en bucs de pesca menors de 24 metres d'eslora (L).

El nostre camp d'estudi com ja s'ha dit son els bucs de pesca del port de Vilanova i la Geltrú. Com que els vaixells de pesca normalment son de dissenys totalment diferents un dels altres i amb diferents eslores (L), s'intentarà fer l'estudi en vaixells d'eslora inferior a 24 metres d'eslora (L). A la Confraria de Pescadors de Vilanova el 75% de bucs registrats son inferiors a 24 metres d'eslora (L), per tan en aquest cas en el disseny de la metodologia que s'aplicarà més endavant, es tindrà en compte el **Reial Decret 507/2007** anomenat abans.

4.3 Inspeccions programades

Tot vaixell civil espanyol a fi de comprovar el seu compliment amb les disposicions de la normativa nacional i internacional aplicable i d'assegurar en tot moment unes condicions suficients de seguretat marítima i de protecció del medi ambient marí, quedarà subjecte, durant el seu servei, a un règim programat de reconeixements, i també a revisions no programades d'acord amb els terminis i disposicions establertes en el RD 1837/2000.

Els reconeixements programats es realitzaran en intervals regulars de temps, bé per comprovar el manteniment de les condicions del vaixell després de l'última emissió d'un certificat, en aquest cas suposaran un referent d'aquest, o bé parell comprovar si el vaixell és creditor a la renovació de dita certificada si el seu període de validesa ha conclòs o està proper a concloure.

Dins d'aquest tipus de reconeixement es poden distingir, en relació amb un determinat certificat, els següents:

4.3.1 Reconeixement periòdic

Consistirà en una inspecció de tots els elements relacionats amb el certificat corresponent, acompanyada de les proves que puguin ser necessàries. A fi de garantir que es troben en estat satisfactori i són idonis per al servei al fet que està destinat el vaixell. També es verificarà que es porten a bord tots els certificats, llibres de registre, manuals d'instruccions i altra documentació especificada en les prescripcions pertinents per al certificat del que es tracti.

4.3.2 Reconeixements de renovació

Reconeixement que comporta l'expedició d'un nou certificat, i que per tant s'efectuarà

a intervals regulars de temps determinats pel període de validesa d'aquest certificat i que consistirà en una inspecció, acompanyada de proves quan sigui necessari, de l'estructura, màquines i l'equip, a fi de garantir que es compleixen les prescripcions pertinents al certificat que es tracti i que el seu estat és satisfactori i idoni per al servei al que estigui destinat el vaixell. També es verificarà que es porten a bord tots els certificats, llibres de registres, manuals d'instruccions i altra documentació especificada en les prescripcions pertinents per al certificat que es tracti.

4.3.3 Reconeixement intermedi

Consistirà en una inspecció minuciosa de determinats elements relacionats amb el certificat corresponent, a fi de garantir que es troben en estat satisfactori i són adequats per al servei al fet que està destinat el vaixell.

4.3.4 Reconeixement anual

Inspecció general dels elements relacionats amb el certificat corresponent, a fi de garantir que ha estat objecte de manteniment i continuen sent satisfactoris per al servei al que estigui destinat el vaixell. El reconeixement anual haurà de permetre a l'inspector constatar que l'estat del vaixell, les seves màquines i/o el seu equip es mantenen amb les prescripcions pertinents.

Consistirà en una revisió del certificat corresponent, un examen visual suficientment ampli del vaixell i del seu equip que permeti confirmar que ni el vaixell, ni el seu equip, han estat objecte de modificacions no autoritzades i les proves necessàries per confirmar que el seu estat es manté adequadament. El reconeixement ha de ser tan minuciosa o rigorós com exigeixi l'estat del vaixell i del seu equip i es podran realitzar els exàmens i proves addicionals que s'estimin oportunes.

5.Disseny de la metodologia per inspeccions en embarcacions pesqueres

L'estudi d'aquest TFC es basarà en vaixells pesquers de menys de 24 metres d'eslora (L), que han de complimentar la normativa vigent segons el Reial Decret 507/2007.

Com tots els bucs mercants i altres vaixells abanderats amb bandera espanyola que navega per la mar, els pesquers han de poder donar una base a l'hora de realitzar una navegació segura i lluitar contra la contaminació. Per això tots els pesqueres han

de disposar a bord amb els pertinents certificats expedits pel districte marítim adequat o per la capitania que li pertoqui segons l'àmbit territorial. En aquest cas la Capitania Marítima de Vilanova i la Geltrú serà l'encarregada d'expedir tots els certificats corresponents.

Per tal de poder navegar, els pesquers menors de 24 metres d'eslora han de portar els següents certificats en regla.

- Certificat de Conformitat
- Pròrroga del certificat de Conformitat (No es obligatori, a menys que sigui necessari per llei)
- Certificat de navegabilitat per vaixells inferiors a 24 metres d'eslora
- Certificat de Reconeixement Inicial / Renovació
- Refrenat de Reconeixement Intermedi
- Certificat de Reconeixement de l'equip radioelèctric
- Refrenat dels Reconeixements Periòdics. Auto-certificació anual
- Reconeixements extraordinaris (No es obligatori a menys que sigui necessari per llei)
- Informació tècnica per embarcacions de menys de 24 metres d'eslora (L)
- Certificat d'exenció per embarcacions de pesca de menys de 24 metres d'eslora (L).

5.1 Certificats per pesquers inferiors a 24 metres d'eslora (L)

Aquests son els certificats, que segons el Reial Decret que regula la normativa en pesquers inferiors a 24 metres d'eslora, han de portar a bord.

5.1.1 Certificat de Conformitat

Aquest primer certificat correspon a un document expedit per l'Organisme Notificat en el qual es declara que l'embarcació compleix amb tots els requisits de construcció per la determinada categoria del disseny, es a dir, el casc en sec. En el certificat trobarem les dades principals de l'embarcació com l'eslora, si funciona amb corrent alterna o continua i el seu voltatge, marca del motor, model i número de sèrie i potencia d'aquest, que serà igual o inferior a l'autoritzada, entre altres dades d'interès. Aquest certificat d'anar acompanyat amb el certificat d'informació tècnica d'embarcacions menors de 24 metres d'eslora (L).

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú



CERTIFICADO DE CONFORMIDAD

El presente Certificado llevará como suplemento el documento de Información Técnica.

Para embarcaciones de pesca nueva / existente (1)

Expedido con arreglo a lo dispuesto en el Real Decreto 543/2007, de 27 de abril, por la que se determinan las normas de seguridad y de prevención de la contaminación a cumplir por los buques pesqueros menores de 24 metros de eslora (L).

Otorgado en virtud de la autoridad conferida por el Gobierno de **ESPAÑA**

por la **DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE**.

Datos de la embarcación :

NOMBRE DEL BUQUE		MMSI		PUERTO DE MATRICULA		ESLORA (L) ⁽²⁾	
Clase	Mat.casco	L TOTAL	Manga	Puntal	GT	TRB	C.Alt. o C. Con. Voltaje
Motor Marca	Motor Modelo	Motor Serie	Motor KW	Folio	Matricula		

Fecha del contrato de construcción o de transformación importante (3).

Fecha en que se colocó la quilla del buque o en que la construcción de este se hallaba en una fase equivalente, de conformidad con lo prescrito en el Real Decreto 543/2007, de 27 de abril.

Fecha de entrega, puesta en servicio como embarcación de pesca o en que concluyó una transformación importante (3).

- (1) Táchese lo que no proceda
- (2) Según se define en el Real Decreto 543/2007, de 27 de abril.
- (3) Según se define en el articulado

Buque: _____ NIB: _____

IMATGE(11)- Certificat de Conformitat

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

5.1.2 Informació tècnica sobre embarcacions menors de 24 metres d'eslora (L)

Aquest document de varies pàgines dona una descripció del vaixell. La informació que es veu reflectida en aquestes pàgines ha de fer referència a la que surt als diferents certificats que l'acompanyen.

Amb l'expedició d'aquest document es certifica que el vaixell la identificació del qual i descripció tècnica figura en el present document, els seus aparells, elements, materials, equips, la seva tripulació, procediments operatius que li són aplicable i documentació preceptiva, han estat degudament inspeccionats i oposats aptes per proporcionar un servei, d'acord amb la seva classificació i per a la navegació que s'indica. Aquest document no te data de caducitat a menys que es facin modificacions importants en el vaixell en zones com el casc, a la màquina o en els diferents equips del vaixell.

BOE núm. 131

Viernes 1 junio 2007

23883



INFORMACION TECNICA PARA EMBARCACIONES DE MENOS DE 24 METROS DE ESLORA (L)

NUMERO:

Buque:					
Distintiva:	Matricula:	Lista:	Follo:	NIB:	
Grupo:	Clase:	GT:	NT:	TRB:	TRN:
Armador:					
Con domicilio en:					
Navegaciones autorizadas:					
Tripulación mínima de	Fecha de la resolución:	Nº máximo de personas			

En el ejercicio de las competencias que el Artículo 86.5 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante asigna a la Administración Marítima en relación con la ordenación y ejecución de las inspecciones y controles técnicos, radioeléctricos, de seguridad y de prevención de la contaminación de todos los buques civiles españoles, en aplicación de lo dispuesto por los Convenios Internacionales de los cuales España es parte contratante y de las normas de la Unión Europea en materia de seguridad marítima aplicables a este buque, así como de lo dispuesto por el Reglamento de Inspección y Certificación de Buques Civiles aprobado por Real Decreto 1837/2000 de 10 de noviembre y demás normativa nacional vigente, especialmente lo dispuesto en el Real Decreto 543/2007, de 27 de abril, por el que se determinan las normas de seguridad y de prevención de la contaminación a cumplir por los buques pesqueros menores de 24 metros de eslora (L)

SE CERTIFICA que el buque cuya identificación y descripción técnica figura en el presente documento, sus aparatos, elementos, materiales, equipos, su tripulación, procedimientos operativos que le son de aplicación y documentación preceptiva, han sido debidamente inspeccionados y encontrados aptos para prestar servicio, de acuerdo con su clasificación y para la navegación que se indica.

Este documento será considerado nulo cuando no se cumplan las prescripciones de la normativa vigente en materia de seguridad marítima y de prevención de la contaminación.

ESTA INFORMACION TECNICA NO TIENE CADUCIDAD, SALVO QUE SE EFECTUEN MODIFICACIONES AL CASCO, MAQUINARIA O EQUIPO DEL BUQUE.

En _____, a _____ de _____ de _____.

El funcionario autorizado,

IMATGE(12)- Certificat d'informació tècnica

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

Baix: LA GELTRU		NIB: 257402		2	
CASCO:					
Tipus de baix: ABRASTRE					
Contractador per: IZAR CONSTRUCCIONES NAVALES S.A.		Eix:		Adre:	
Material:	Valors total:	Valors L:	Valors entre paranteses:		
P.E.Z.V.	23	21,70	23		
Marg:	Puntal:	Puntal a la 1ª coberta:	Càmbi mínim de servei admisible:		
7,80	7,81		1,18		
ESPACIOS DE CARGA (BODEGA DE PESCA):					
Distribució del espai:		Situació entre cobertes:		Apto para transportar:	
				Valores (m³)	
TANQUES:					
Distribució:		Situació entre cobertes:		Niveles de tanques (igual):	
				Líquido:	
				Valores de cada uno (m³)	
ANCLAS Y CADENAS:					
Tipo de ancla:		Nº de anclas (iguales):		Peso (kg):	
				Material de la cadena:	
				Diámetro (mm):	
				Longitud (m):	
MOLINETES Y MAQUINILLAS:					
Tipo y accionamiento:		Número de maquinillas (iguales):		Potencia (CV):	
CABLE DE REMOLQUE:					
Material:		Composición tensado:		Longitud (m):	
				Diámetro (mm):	
				Carga de rotura (kg):	
ESTACIAS:					
Material:		Nº de estacas (iguales):		Composición tensado:	
				Longitud (m):	
				Diámetro (mm):	
				Carga de rotura (kg):	

Baix: LA GELTRU		NIB: 257402		3	
SERVOMOTOR:					
Tipo:		Nº de servomotores (iguales):		Accionamiento:	
				Par:	
				Potencia (KW):	
MEDIOS DE CARGA, DESCARGA Y MANEJO DE ARTES:					
Tipo:		Nº elementos (iguales):		Accionamiento:	
				Potencia (KW):	
				EVL (métricas):	
				Argote mínimo:	
MAQUINARIA PROPULSORA:					
Tipo:		Nº iguales:		Marca:	
				Modelo:	
				Combustible:	
				Nº serie:	
				Potencia (KW):	
				rpm:	
				MAN D-2043-GI	
				701014	
				134,26	
				1.000	
				MAN D-2043-GI	
				701016	
				134,36	
				1.000	
GRUPOS GENERADORES:					
Tipo:		N. Grupos (iguales):		Accionamiento:	
				Marca:	
				Modelo:	
				Potencia (KW):	
				RPM:	
ELECTROGENCO		2		MOTOR DIESEL	
GENERADORES:					
Marca:		Modelo:		Potencia (KW):	
				RPM:	
BOMBAS:					
Servicio:		Nº bombas (iguales):		Tipo:	
				Modelo:	
				Potencia (KW):	
				Caudal (m³/h):	
				Presión (kg/cm²):	
No se consignarán aquellas bombas que son accionamiento de control hidráulico.					
COMPRESORES:					
Tipo:		Nº de compresores (iguales):		Accionamiento:	
				Potencia (KW):	
				Presión (kg/cm²):	
SEPARADORES:					
Líquido:		Número de separadores (iguales):		Capacidad (m³/h):	
EJES DE COLA:					
Tipo:		Nº de ejes (iguales):		Material:	
				Diámetro (mm):	
SIN CÁMERA		2		Acero inoxidable	
BOTELLAS AIRE DE ARRANQUE:					
N. de botellas (iguales):		Presión:		Capacidad:	
INSTALACION ELECTRICA:					
Tipo de corriente:		Tensión (V):		Frecuencia (Hz):	
ALTERNIA		220		50	

IMATGE(13)- Certificat d'informació tècnica



Baix: LA GELTRU		NIB: 257402		4	
MAQUINARIA E INSTALACION FRIGORIFICA:					
Refrigerante primario: Sistema de refrigeración					
Bombas de circulación:		Nº:		Marca/Tipo:	
				Presión (kg/cm²):	
				Caudal (m³/h):	
Bombas de admisión:		Nº:		Marca/Tipo:	
				Presión (kg/cm²):	
Compresores:		Nº:		Marca/Tipo:	
				Potencia (KW):	
Condensadores:		Nº:		Marca/Tipo:	
				Capacidad (t):	
Evaporadores:		Nº:		Marca/Tipo:	
				Capacidad (t):	
				Potencia (KW):	
Ventiladores:					
Aparatos registradores de temperatura en bodega:		Nº:		Marca/Tipo:	
				Potencia (KW):	
Aparatos registradores de humedad en bodega:		Nº:		Marca/Tipo:	
				Potencia (KW):	
Cámaras frigoríficas:		Número:		Volumen (m³):	
				Temperatura (°C):	
Material de aislamiento de las cámaras:					
Insulaciones congeladas:		Capacidad (kg/hora):			

Baix: LA GELTRU		NIB: 257402		5	
ESPACIOS DE MAQUINAS SIN DOTACION PERMANENTE:					
El buque CLASIFICADO-CABLE las prescripciones relativas a espacios de máquinas sin dotación permanente del Anexo III del Real Decreto 549/2007, de 27 de abril, si durante cualquiera de los reconocimientos previstos se observaran deficiencias importantes en los elementos que afectan a esta parte, se practicará la oportuna anotación en el presente documento y el buque no se hará a la mar sin asegurar su tripulación mínima de seguridad en los siguientes tripulantes:					
Tripulación mínima:		Carga:		Número de tripulantes:	
				SI NO SIEM	
PRECAUCIONES CONTRA INCENDIOS					
11 ¿Se realizan ejercicios de sistema de detección de incendios?				<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
PRECAUCIONES CONTRA LA INUNDACION					
11 ¿Existen planes por otro nivel de liquidas en servicio?				<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
12 Capacidad de los pueros de ventilación (m³)				<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
13 ¿Pueden probarse sustituyendo las bombas de mar?				<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
No son aplicables				<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
111 ¿Existen indicaciones de escape de líquidos de los pueros?				<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Existen indicaciones de funcionamiento cuando el sistema de mar?					
12 Capacidad de las bombas de extracción (m³/h)				<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
13 ¿Se ha probado, según se indica para permitir la maniobrabilidad cuando las bombas de mar no funcionan automáticamente?				<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
17 ¿Se realizan ejercicios de funcionamiento de los espacios de las máquinas de tracción, de descarga al costado por debajo de la línea y sistemas de escape de mar?				<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
MANEJO DE LAS MAQUINAS PROPULSORAS DESDE EL PUENTE:					
11 ¿Existen manuales de marcha al puente, en cualquier condición de navegación, la velocidad, el avance del buque al ir, el punto de la marcha?				<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
No son aplicables				<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
111 ¿Existen en cada máquina de marcha por cada uno de los factores (velocidad, adelanto, punto de la marcha) de la máquina?				<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
112 ¿Existen en el puente de marcha de emergencia de las máquinas propuloras, accesible desde el puente, independiente del sistema de marcha?				<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	

IMATGE(14)- Certificat d'informació tècnica

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

LUCES Y MARCAS DE NAVEGACION:

Denominación	Señala o dibuja	Tipo o tipo de luz	Referencia en respuesta/Observaciones
			
			

(espere luz de navegación)

INFORMACION SOBRE LA ESTABILIDAD:

La última prueba de estabilidad fue realizada el:	06/01/2011	
Fecha de aprobación del Estado de Estabilidad:	30/01/2011	
Fecha de la última comprobación del peso en masa y Tg:		
La próxima verificación del peso en masa y Tg se llevará a cabo antes del:		
Criterio de estabilidad utilizado:		
Período de balance calculado en segundos (Solamente en el caso de que se haya usado esta prueba)		
	Babor	Estribor
El área de las portas de dragaje en cubierta a cada banda es de (m ²)		

Buque: LA GELTRÚ Nº: 257402 8

EQUIPO RADIOELECTRICO Y ELECTRONICO DE AYUDA A LA NAVEGACION:

LICENCIA DE ESTACION DE BARCO Nº: E311	VALIDA HASTA: 03/07/2014
ZONAS MARITIMAS POR LAS QUE EL BUQUE ESTA AUTORIZADO A NAVEGAR: PECO, LITORAL MEDIO.	
TIPO DE MANTENIMIENTO ELIGIDO:	
<ul style="list-style-type: none"> • Mantenimiento en tierra: Número de actuaciones de la empresa: • Duplicación de equipos: • Mantenimiento a bordo: Número de la empresa encargada del mantenimiento: 	

FECHA CAPACIDAD BATERIAS DE LAS RADIONAVIGAZAN:	01/03/2011			
FECHA CAPACIDAD DE LOS DISPOSITIVOS DE LIBERACION AUTOMATICA:	01/11/2011			
FECHA CAPACIDAD BATERIAS RESPONDEDORES DE RADAR:	01/05/2011			
FECHA CAPACIDAD BATERIAS EQUIPOS PORTATILES DE VHF:	01/06/2010			

EQUIPAMIENTO RADIOELECTRICO Y DE RADIONAVEGACION (INVENTARIO): UNIDADES AUXILIARES

UNIDAD	MARCA Y MODELO	N. SERIE	N. LICEN	CONTECTOR
L18D	EMRAD	2211051430	234073380	51.0001
ES405				2021221801

EQUIPOS DE RADIOCOMUNICACIONES Y DE RADIONAVEGACION

EQUIPO	MARCA Y MODELO	N. SERIE	N. LICEN	PRESENCIA EN
BONDA NO-SOLAS	EMRAD	011	1307	1.0102
BONDA NO-SOLAS	EMRAD	020	9913014408	1.0108
BONDA NO-SOLAS	EMRAD	020	011	1.0648
NAVTEX	MCGRUDD	NAVTEX NAVTEX SYSTEM (NO-SOLAS)	7436	28.0017
RTT M/F(H)+(L)D	I.E.C.	028-106 CM	055151	42.0022
RTT VHF (L)S	SEPMATE	SE 4400	201222401	01.0001
RTT VHF PORT SOLAS	ICOM	IC-OM6000	2901206	23.0021
RELA HOMBRE AL AGUA NO-SOLAS	SEA MARSAI	PL84 LR 505	20070420	61.0001
RELA HOMBRE AL AGUA NO-SOLAS	SEA MARSAI	PL84 LR 505	20070431	61.0001
RELA HOMBRE AL AGUA NO-SOLAS	SEA MARSAI	PL84 LR 505	20070433	61.0001
RELA COPAS-SARBAT	ACR	SATELLITE 406	2218	65.0010
RELA COPAS-SARBAT	EMRAD	EMRAD EDR ALTO (OPR)	246-01294	65.0023
RADAR NO-SOLAS	EMRAD	RA-24	71810897200270	86.0011
SART	EMRAD	SA30	1211780044187	87.0004

IMATGE(15)- Certificat d'informació tècnica

5.1.3 Certificat de Reconeixement Inicial

Aquest certificat de reconeixement inicial, certifica que l'embarcació inspeccionada a estat sotmesa a les proves pertinents al Reial Decret 543/2007 i disposa de les mesures de seguretat i contra la contaminació estipulades en el Reial Decret anterior. Per entregar aquest certificat el vaixell ha de passar un reconeixement tal que:

- L'embarcació compleix íntegrament en Reial Decret 573/2007.
- L'embarcació compleix amb el calat màxim estipulat.
- La distància des de l'extrem superior de la línia de coberta a l'extrem superior de la marca del francbord es l'assignat.
- L'extrem superior de la marca de la línia de coberta, des de la qual es mesuren aquests francbords es troba a 'X' mil·límetres de la coberta del costat.



RECONOCIMIENTO INICIAL

SE CERTIFICA que:

1 La embarcación ha sido sometida a reconocimiento conforme a lo dispuesto en el Real Decreto 543/2007, de 27 de abril, por el que se determinan las normas de seguridad y de prevención de la contaminación a cumplir por los buques pesqueros menores de 24 metros de eslora (L).

El reconocimiento ha demostrado que:

- 1) La embarcación cumple íntegramente con lo prescrito en el Real Decreto 543/2007, de 27 de abril.
- 2) El calado máximo de servicio admisible correspondiente a cada una de las condiciones operacionales de este buque es de _____ m.

2 Se ha expedido / No se ha expedido un certificado de exención.

El presente Certificado es válido hasta el día _____, a reserva de que se efectúen los reconocimientos de conformidad con lo dispuesto en el Real Decreto 543/2007, de 27 de abril.

Expedido en: _____, el _____ de _____ de _____

(Lugar y fecha de emisión del certificado)

Firma del funcionario autorizado para expedir el Certificado

(Sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad expedidora)

Buque: _____ NIB: _____

IMATGE(16)- Certificat de Reconeixement inicial

5.1.4 Certificat del Reconeixement Intermedi

Aquest certificat s'expedeix en el moment que el vaixell passa l' inspecció i es certifica que el vaixell compleix les prescripcions pertinents en l'àmbit de seguretat i lluita la contra la contaminació a bord segon el R.D 543/2007 de 27 d'abril. El certificat conté informació com el nom del vaixell i el seu nº N.I.B i d'anar signat i segellat pel funcionari autoritzat.

23880

Viernes 1 junio 2007

BOE núm. 131



REFRENDO DEL RECONOCIMIENTO INTERMEDIO

SE CERTIFICA que, en el reconocimiento efectuado de conformidad con el Real Decreto 543/2007, de 27 de abril, por el que se determinan las normas de seguridad y de prevención de la contaminación a cumplir por los buques pesqueros menores de 24 metros de eslora (L), se ha comprobado que la embarcación cumple con las prescripciones pertinentes.

ANOTACIONES:

Firmado:

(firma del funcionario autorizado)

Lugar y fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad)

Buque: _____ NIB: _____

IMATGE(17)- Certificat del Reconeixement Intermedi

5.1.5 Certificat de Auto-Certificació anual

Aquest certificat serà expedit per l'administració cada any en el període de inspecció anual sempre i quan el vaixell compleixi els requisits estipulats al Reial Decret 543/2007. La inspecció que donarà aquest certificat haurà de comprovar que:

- Tots els dispositius a bord contra la lluita de la contaminació, equips de salvament i seguretat a bord, son els correctes i hagin tingut un manteniment adequat pel seu funcionament i la data de caducitat dels equips estigui entre les dates correctes.

- Els equips de radiocomunicacions funcionen correctament.

- Els equips d' ajuda a la navegació, llums de navegació, publicacions nàutiques i senyals acústiques, estipulades en aquests R.D. 543/2007 de 27 d'abril, pel que es determinen les normes de seguretat i lluita contra la contaminació a complir per els vaixells pesqueres inferiors a 24 metres d'eslora (L), que es troben a bord funcionen correctament.

- No s'ha produït ninguna alteració, ni s'ha sofert cap dany ni deteriorament, durant el servei del vaixell que afecti al R.D 543/2007 de 27 d'abril o a l'estabilitat del vaixell.

- Les finestres o portes estanques funcionen correctament.

- L'entrenament i la certificació de la tripulació es l'adequat.

Aquest certificat a d'anar firmat per l'armador del vaixell a part de l'administració pública. Ha d'incloure dades rellevants com la direcció de l'armador, el nº N.I.B del vaixell, la matricula del vaixell, la modalitat de pesca, l'eslora del vaixell.

Aquest certificat ha d'anar juntament amb el certificat de Conformitat.

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

23882

Viernes 1 junio 2007

BOE núm. 131



ESPAÑA
Spain

Ministerio de Fomento
Dirección General de la Marina Mercante

REFRENDO DE LOS RECONOCIMIENTOS PERIODICOS

AUTO-CERTIFICACION ANUAL

CERTIFICACION ANUAL SEGÚN EL REAL DECRETO 543/2007, DE 27 DE ABRIL POR EL QUE SE REGULA DETERMINAN LAS NORMAS DE SEGURIDAD Y PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN A CUMPLIR POR LOS BUQUES PESQUEROS MENORES DE 24 METROS DE ESLORA (L)

Tras la terminación satisfactoria de la comprobación anual – obligatoria en cada aniversario de caducidad del Certificado de Conformidad o cambio de propiedad del buque – el armador debe firmar la siguiente certificación:

Nombre del Armador

Dirección del Armador

Nombre del buque

NIB Eslora total

Eslora L Fecha del Certificado

Matrícula Modalidad de pesca

DECLARACION

El abajo firmante declara que:

1. Todos los dispositivos a bordo de lucha contra incendios, salvavidas y equipo de seguridad a bordo, son los prescritos, han sido mantenidos adecuadamente y no ha expirado su fecha de caducidad
2. El equipo de Radiocomunicaciones funciona correctamente
3. El equipo de ayuda a la navegación, publicaciones náuticas, luces y señales acústicas, requeridas por el Real Decreto 543/2007, de 27 de abril, por el que se determinan las normas de seguridad y de prevención de la contaminación a cumplir por los buques pesqueros menores de 24 metros de eslora (L), están a bordo y funcionan correctamente
4. No se ha efectuado ninguna alteración, ni ha sufrido daño o deterioro alguno, durante el servicio del buque, que afecte al cumplimiento de el Real Decreto.543/2007, o a la estabilidad del buque
5. Las escotillas y puertas estancas funcionan correctamente, y
6. El entrenamiento y certificación de la tripulación son los adecuados.

1ª Firma anual del armador Fecha

2ª Firma anual del armador Fecha

3ª Firma anual del armador Fecha

4ª Firma anual del armador Fecha

5ª Firma anual del armador Fecha

Notas:

1. Este impreso debe mantenerse junto con el Certificado de Conformidad, para cualquier inspección subsiguiente.
2. La declaración incorrecta de cualquier dato, será sancionada de acuerdo con la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y la Marina Mercante.

IMATGE(18)- Certificat d'Auto-certificació Anual

5.1.6 Certificat de Reconeixement Radioelèctric

Aquest certificat, verifica que els sistemes radioelèctrics del vaixell que es inspeccionat, son aptes per el funcionament per els quals han estat dissenyats. La inspecció dels aparells radioelèctrics en aquest tipus d'embarcacions correspon a la revisió dels aparells com la radio VHF, la sonda, el GPS, les bateries d'aquests aparells, així mateix com les antenes instal·lades a sobre del pont i el sistema elèctric del vaixell. La validesa passa pel reconeixement de l'inspector sobre la instal·lació del vaixell amb la consegüent firma de l'inspector i segell de l'autoritat en el document anterior, on també ha d' haver reflectit el nom del vaixell, el seu nombre N.I.B i el seu nombre OMI.



RECONOCIMIENTO DEL EQUIPO RADIOELÉCTRICO

SE CERTIFICA que, en el reconocimiento efectuado de conformidad se ha comprobado que la embarcación cumple con las prescripciones pertinentes.

Reconocimiento intermedio del equipo radioeléctrico

Firmado:

(firma del funcionario autorizado)

Lugar y fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad)

Buque: _____ Número IMO: _____


Buque: _____ NIB: _____


IMATGE(19)- Certificat Radioelèctric

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

5.1.7 Certificat de Navegabilitat

Aquest document certifica per part de l'inspector marítim o autoritat pertinent que l'embarcació es apte per la navegació complint tots els requisits del R.D. 543/2007 de 27 d'abril. En aquest certificat apareix informació sobre el vaixell inspeccionat, informació sobre el casc i la maquinaria i els sistemes propulsors que porta a bord. (Tipus d'eix, grup electrogen, si disposa d'ampolles d'aire d'arrencada...). (El certificat que es mostra a continuació es d'una embarcació de l'art d'arrossegament de Vilanova i la Geltrú anomenada 'La Geltrú').

 ESPAÑA Spain		Ministerio de Fomento Dirección General de la Marina Mercante				
CARTANÍA MARÍTIMA DE CADIZ						
CERTIFICADO DE NAVEGABILIDAD PARA EMBARCACIONES MENORES DE 24 m DE ESLORA						
El Inspector / Subinspector, quien suscribe, CERTIFICA que en el lugar y fecha que se indica, ha sido inspeccionada con resultado satisfactorio la siguiente embarcación:						
LA GELTRU						
Puerto Matrizado	Lima	Folio	Distrito			
			EA2332			
El casco posee las siguientes características:						
Material	Eslora L (m)	Manga (m)	Puntal (m)			
P.R.F.V./	25,00	7,8	2,85			
Arqueo (GT/TBR)						
			60,56			
El casco ha sido reconocido en SAN FERNANDO el 16/01/2003 resultando BUEN ESTADO Último reconocimiento en seco SAN FERNANDO el 16/01/2003						
El eje de cola tiene las siguientes características:						
Tipo	N.	Material	Diámetro			
HN CÁMERA	2	ACERO INOXIDABLE				
Los ejes de cola han sido reconocidos en SAN FERNANDO el 18/07/2002, resultando BUEN ESTADO						
Las características de la maquinaria propulsora son las siguientes:						
Tipo	Marca	Modelo	N. Serie	Potencia	EPM	Cantable
KW	MAN		70100140A30 1	154,56 KW	KW	KW
	MAN		70100140A30 1	154,56 KW		
El estado de la maquinaria propulsora es , el número total de motores es 2 y su potencia total es 309,12						
Las características de los grupos son las siguientes:						
Tipo	N. Grupos iguales	Accionamiento/Generador	Tipo de Corriente	Tonelaje	Frecuencia	
ELECTROGENOS	3	MOTOR DIESEL	ALTERNIA			
La situación es , tiene una potencia total de 0 y el reconocimiento ha resultado						
Las características del accionamiento y del generador de los grupos son:						
Marca	Modelo	Potencia	EPM	Marca	Modelo	Potencia
		KW	KW			KW
Las características de las botellas aire de arranque son las siguientes:						
N. de botellas iguales	Peso	Capacidad				
Las botellas de aire de arranque fueron producidas a presión hidráulica el / y están en estado						

Los alojamientos, de acuerdo con los reglamentos en vigor, son suficientes para 6 personas y se encuentran en VER CERTIFICADO	
¿Cumple las condiciones exigidas por el reglamento de Franco Bordo? VER CERTIFICADO	
PROXIMO RECONOCIMIENTO EN	N. Meses
Casco a flote 16/01/2004	en seco 16/07/2005
Eje de cola 16/01/2006	
Maquinaria propulsora 16/01/2004	Grupos eléctricos 16/01/2004
Botellas de aire de arranque	Instalación eléctrica 16/01/2004
EL PROXIMO RECONOCIMIENTO ESPECIAL TIPO N. 1 SERA EN FECHA 16/01/2007	
Notas:	
En CADIZ a 09 de Enero de 2003.	
 MANUEL GOTOR DIAZ	
El Inspectore autorizado.	

IMATGE(20)- Certificat de Navegabilitat

5.2 Avaluació i comprovació del casc

5.2.1. Aplicacions

Els requisits que s'apliquen a les inspeccions de l'estructura del casc en embarcacions de pesca, són les revisions de: 'cofferdams', canonades i tancs de 'diesel-oil' dins de les àrees de càrrega i els tancs de llast (si en porten). Aquests requisits són addicionals als de classificació que s'apliquen a la resta del vaixell. Els requisits contenen l'extensió mínima de la inspecció, mesura d'espessors i comprovació visual interna dels tancs. La inspecció ha d'estendre's quan la corrosió substancial i/o es troben defectes estructurals i Inspeccions Detallades quan siguin necessàries.

5.2.2. Definicions

- Tancs de llast: és aquell que és usat primordialment per a l'aigua de mar de llast.
- Espais: són compartiments separats incloent cellers i tancs.
- Inspecció General: és una inspecció que pretén informar sobre les condicions generals de l'estructura del casc i determinar l'extensió d'una Inspecció Detallada addicional.
- Inspecció Detallada: és una inspecció on els detalls dels components estructurals estan a l'abast de la vista de l'inspector, per exemple a l'abast de la mà.
- Seccions Transversals: inclou totes els membres longitudinals com les xapes, eslores a la coberta, costat, fons, fons interior, mampares longitudinals i xapes del fons en els tancs laterals alts. Per a vaixells de quadernes transversals, una secció transversal inclou quadernes adjacents i les seves connexions finals en línia amb les seccions transversals.
 - Espais Representatius: són aquells dels quals s'espera que reflecteixin les condicions d'altres Espais de tipus i servei similar i sistemes de prevenció de la corrosió similars. Quan es seleccionen els espais representatius s'ha de tenir en compte el servei i l'historial de reparació a bord i identificables Àrees Críiques Estructurals i/o Àrees Sospitoses.
- Àrees Críiques Estructurals: són les ubicacions que han estat identificades de càlculs requerits de control de l'historial de servei del propi vaixell o de bucs similars o de bucs bessons, de ser aplicable això últim, s'ha de ser acurat amb les esquerdes, les deformacions o a la corrosió que perjudicarà la integritat estructural del vaixell.
- Àrea Sospitosa: són localitzades mirant l'Extensió de Corrosió i han de ser considerades per l'inspector per ser propenses a un desgast ràpid.

- Extensió de Corrosió: és una extensió de corrosió tal que l'avaluació del model de corrosió indica les pèrdues a l'excés del 75% del marge permisible, però dins d'uns límits acceptables.
- Sistema de prevenció de la corrosió: Normalment es considera un adequat sistema de prevenció de la corrosió un recobriment de protecció. Sovint la capa de protecció és una capa de 'epoxy' o alguna cosa equivalent. Altres sistemes de recobriments es poden considerar com a alternatius sempre que siguin aplicables i es mantinguin d'acord amb les especificacions del fabricant.
- Condicions de recobriment: són definides a continuació:
 - BONES: Aquelles que solament mostren petites parts de corrosió.
 - ACCEPTABLES: Aquelles que mostren esquerdes en les juntes i soldadures i/o oxidació per damunt del 20% de les àrees considerades, però menys de les definides com a deficientes.
 - DEFICIENTS: Aquelles que mostren crides en el recobriment per sobre de 20% de les àrees o descamacions en el 10% o més a les àrees considerades.
- Superfície de càrrega: és la superfície que contenen tots els cellers de càrrega i zones adjacents, incloent tancs de fuel, 'cofferdams', tancs de llast i espais buits.
- Consideracions especials: Les consideracions especials o especialment considerades (en connexió amb la Inspecció Detallada i el mesurament d'espessors) signifiquen que s'han d'efectuar la Inspecció Detallada i el mesurament d'espessors que confirmen l'estat general de l'estructura sota el recobriment.
- Reparacions immediates: és una reparació definitiva efectuada durant la inspecció i a la satisfacció de l'inspector, que s'efectua per esmenar qualsevol deficiència observada en la classificació.

5.2.3. Reparacions

Qualsevol dany en associació amb desperfectes per sobre dels límits acceptables (incloent deformacions, esquerdes, desprendiment o fractures) o àrees extensives de desperfectes per sobre dels límits acceptables, que afectin o, en opinió de l'inspector, puguin afectar l'estructura del vaixell, la integritat de l'obra viva o de l'obra morta, ha de ser ràpida i adequadament reparada. Les zones que s'han de tenir en consideració són:

- Folres exteriors laterals, i els seus afegits i les xapes del folro exterior adjacents.
- Estructura de la coberta i xapes de la coberta.
- Estructura del fons i xapes del fons.
- Mampares de l'obra viva.

- Tapes de escotilles. En els llocs on no existeixin tallers de reparació adequats s'ha de considerar si es pot permetre que el vaixell es dirigeixi directament a un lloc de reparació, això pot requerir la descàrrega de la càrrega i/o reparacions temporals o de fortuna per al viatge previst. Addicionalment, quan el resultat de la inspecció i identificació de defectes estructurals o corrosió, qualsevol d'ells, en opinió de l'inspector, poden afectar la idoneïtat del vaixell per continuar en servei s'hauran d'implementar mesures abans que el vaixell continuï el seu servei.

5.2.4. Mesuraments d'espessors i inspeccions detallades

En qualsevol tipus d'inspecció, per exemple inspeccions especials, intermèdies, anuals o unes altres que tinguin l'abast de les precedents, mesuraments d'espessors o estructures a les àrees on les inspeccions detallades siguin necessàries hauran d'efectuar-se simultàniament amb les inspeccions detallades.

5.3 Passos per l' inspecció en pesquers

Un cop s'han comprovat que tots els certificats que s'han de portar a bord, compleixen amb la normativa i es troben en vigor, i revisat que el casc es troba en totes les condicions òptimes per a la navegació, es passarà, a realitzar la inspecció per les diferents parts del vaixell.

Encara que l'estudi es faci en pesquers inferiors a 24 metres i la normativa s'apliqui a tots per igual, els vaixells i depèn el tipus de pesca a la que es troben destinats així mateix com les estructures varien molt. Es a dir, hi hauran parts com per exemple les cuines o allotjaments i serveis que els vaixells d'arrossegament tinguin en canvi vaixells palangrers o d'arts menors no en tenen.

A continuació es descriuran els principals punts a l'hora de realitzar una inspecció ens pesquers inferiors de 24 metres d'eslora (L).

5.3.1 El vaixell, instal·lació i manteniment

El vaixell i el seu equipament han de complir amb els estàndards mínims recollits en la legislació de seguretat marítima R.D. 543/2007, entre els objectius fonamentals de la qual es troba el de garantir la seguretat de la vida humana en el mar. L'armador i/o el patró, han d'assegurar en tot moment, el compliment d'aquesta normativa. S'ha de mantenir el vaixell en òptimes condicions de navegabilitat, observar escrupolosament els criteris d'estabilitat, mantenir a bord i operatiu l'equipament mínim obligatori i estar preparats per gestionar, de forma eficient, qualsevol emergència que es presenti. per tant com a norma general s'ha de tenir en compte:

- El casc es manté en bon estat.
- Existeix un marge de seguretat raonable per prevenir l'entrada d'aigua en els espais tancats.
- L'aparell de govern està en bones condicions.
- Es compleixen les condicions de navegació previstes en la documentació d'estabilitat.
- Les portes de desguàs són susceptibles d'anar obertes en navegació.
- Adequat dels sistemes per bombar aigua fora del casc.
- El motor principal, la reductora, l'eix de transmissió, la botzina i l'hèlix estan en bones condicions.
- L'equipament mínim obligatori de salvament està a bord, senyalitzat i operatiu.
- L'equipament mínim obligatori contra incendis està a bord, senyalitzat i operatiu.
- La instal·lació contra incendis està en bon estat i operativa.
- L' equip mínim de navegació està a bord i es troba en estat operatiu.
- L'equip mínim de radiocomunicacions es troba a bord i en estat operatiu.
- Pel que fa les instal·lacions elèctriques, tan les instal·lacions d'energia principal com la d'emergència es troben en bon estat i es garanteix una protecció eficaç de la tripulació. contra els perills elèctrics.

5.3.2 La tripulació

L'armador es farà càrrec que els treballadors rebin una formació i informació adequades sobre la salut i la seguretat a bord dels bucs. Aquesta formació, en molts casos, és preceptiva i prèvia a l'embarqui. Així mateix:

- L'armador s'encarregarà de forma específica la protecció dels treballadors especialment sensibles als riscos derivats del treball a bord.
- Els treballadors han d'anar embarcats dins del marc legal.

5.3.3 Procediments d'emergència i vies de sortida d'emergència

La inadequada gestió de les emergències en la mar es converteix, de vegades, en la causa d'alguns dels accidents mortals en el sector. Tots els treballadors han d'estar degudament formats i instruïts en previsió de qualsevol emergència. En aquest apartat es valorarà que:

- En el vaixell es trobi un manual de formació d'emergències.
- Que els treballadors estiguin familiaritzats amb els exercicis de salvament i lluita contra incendis.
- Que a bord es realitzin aquests exercicis periòdicament.

- Les sortides d'emergència, en cas que el vaixell en tingui, han d'estar senyalitzades en tot moment.
- Les llums de les sortides d'emergència s'han de revisar periòdicament per assegurar el seu funcionament.
- Les sortides d'emergència han d'estar lliures d'obstacles.

5.3.4 Protecció de la salut i assistència mèdica

Els bucs de pesca de l'àmbit d'aplicació, generalment, realitzen navegació o pesca en zones situades a menys de 60 milles nàutiques de la costa. Aquests bucs hauran de portar una farmaciola de tipus C, si pesquen a menys de 12 milles de la costa, i de tipus B, si ho fan entre 12 i 150 milles. Els tripulants han d'acreditar haver rebut la formació sanitària que, en funció de les seves comeses a bord, els correspongui i portar les revisions i certificats mèdics corresponents en vigor. Així mateix:

- S'han de conèixer els procediments per contactar amb el Centre radio-mèdic Español.
- La farmaciola s'ha de trobar a bord en un lloc on no es faci malbé degudament trincada i evitar llocs calorosos o molt humits perquè no es facin malbé els medicaments.
- Juntament amb la farmaciola s'ha de portar el certificat de revisions corresponent i s'hauran de revisar que tots els medicaments no estiguin fora de data.
- A bord s'haurà de portar una guia sanitària de l'ISM.
- Els medicaments que requereixen mantenir-se en llocs com neveres o similars s'han de trobar en aquestes disposicions.
- L'ampolla d'oxigen s'ha de portar ben trincada i comprovar regularment la seva pressió.
- En cas de que anessin dones a bord haurien de portar els medicaments indicats en aquest cas.

5.3.5 Accés al vaixell en condicions de seguretat

Amb freqüència ocorren accidents perquè no s'utilitzen els mitjans adequats per embarcar i desembarcar del vaixell. La no utilització d'aquests mitjans obeeix a diferents raons: d'una banda, moltes instal·lacions portuàries no proporcionen mitjans d'accés suficients. Per una altra, els bucs de petita eslora no solen portar a bord mitjans d'accés que puguin ser desplegats, quan el port no proporcioni tals mitjans (solament els bucs d'eslora superior a 15 metres, segons la normativa de seguretat marítima, hauran de portar a bord una planxa de desembarcament o una escala recta

portàtil). A tot això hem d'afegir, sobretot en zones atlàntiques, les variacions de la marea que, especialment, en condicions de marea baixa, afegeixen major dificultat i perillositat a les operacions d'embarcament i desembarcament. Per tant serà obligatori:

- La utilització de les rampes d'accés.
- Aquestes rampes han d'estar degudament il·luminades, han de ser d'un material resistent.
- Han de trobar-se lliure de obstacles i estar fora de contacte amb materials lliscants.
- Les rampes d'accés han d'estar dotades amb baranes per evitar les caigudes laterals.
- Totes les escotilles que es trobin al voltant de les rampes d'accés mentrestant aquestes estan en ús han d'estar degudament tancades.

5.3.6 Seguretat a la coberta

La caiguda del treballador (inclosa la caiguda al mar) és una de les formes d'accident de treball més freqüents en els bucs de pesca. El balanceig del vaixell, l'acceleració sobtada, la necessitat freqüent de deixar anar i virar l'art pel costat o la popa, el treball en cobertes humides, de vegades tacades de sang i vísceres de peix, i la inevitable fatiga causada per les llargues hores de treball són condicions que afavoreixen aquest tipus d'accidents. Per tant la coberta a d'estar ben disposada en alguns aspectes. Per exemple:

- Ha d'haver baranes en tots els llocs on la tripulació estigui disposada al mar.
- Així mateix les escotilles han d'estar previstes amb les adequades mesures de seguretat i els objectes perillosos que hi hagin per la coberta degudament protegits.
- La coberta és el lloc de treball del vaixell per tant ha de estar ben il·luminada.
- Totes les escales o accessos s'han de trobar en bon estat. El soroll al que estan exposats els treballadors no ha de superar els dB permesos.
- La mobilitat al llarg de la coberta ha de poder ser segura i ràpida per als treballadors per això s'han d'evitar obstacles innecessaris.
- El treballador sempre que es trobi a la coberta treballant, ha de portar posada l'armilla salvavides correctament homologada amb el símbol de certificat europea i portar el material personal (guants, botes d'aigua...) adequats per desenvolupar la feina sense cap risc.

5.3.7 Accions amb l'aparell de pesca

Les operacions de llevar i calar amb l'aparell de pesca són de gran risc per als treballadors. L'existència d'equips amb parts mòbils i elements en tensió, el maneig de càrregues pesades i el soroll constant, entre uns altres, són factors que, units al constant moviment del vaixell, configuren un escenari d'alt risc. La utilització de robes de treball i EPI adequats, l'existència d'un bon sistema de comunicacions entre el pont i la coberta i el compliment de procediments de treball segur minimitzen considerablement els riscos d'aquestes operacions. En les operacions de pesca on s'ha d'utilitzar l'aparell de pesca:

- Els treballadors han d'utilitzar robes ajustades i no utilitzar accessoris innecessaris (anells, penjolls...) per evitar enganxades amb els aparells que puguin evitar lesions.
- Els aparells de pesca que es porten a bord dels vaixells han d'haver passat les proves pertinents per la seva utilització i han de tenir un manteniment regular.
- La tripulació ha d'estar degudament informada sobre el funcionament d'aquests aparells per evitar riscos innecessaris.

5.3.8 Manipulació i emmagatzematge de captures

Les zones de coberta dedicades a la manipulació de captures, així com els sistemes mecanitzats i la maquinària utilitzada en el tractament de les mateixes, han de comptar amb adequades mesures de seguretat i protecció. Durant la manipulació del peix es tindran en compte els riscos derivats de la utilització de productes antioxidants utilitzats per a la seva conservació.

L'accés a les cambres de peix (en cas que en portin) s'ha de fer amb garanties de seguretat.

- Els nivells d'il·luminació i ventilació seran adequats i els pescadors coneixeran els perills que representen les emanacions de gasos tòxics en aquests espais.
- S'han de seguir procediments de treball segurs en les operacions de manipulació, elevació, desplaçament i dipòsit de les captures en el celler.

5.3.9 Incidències amb els aparells de pesca

Durant les feines de pesca poden sorgir problemes amb l'aparell de pesca:

- Enganxades, embolics i els trencaments solen ser freqüents.
- En ocasions, per solucionar aquestes situacions, els treballadors han de pujar a llocs que estan per sobre del nivell de coberta, amb el consegüent risc de caiguda a una coberta inferior o al mar.

- Davant aquest tipus de treballs, el personal del vaixell hauria d'usar un sistema anti-caiguda i un equip de flotació individual (armilla salvavides de treball).

5.3.10 Pont de comandament

La falta de vigilància i la fatiga, deguda a les llargues jornades de treball, estan darrere de la majoria dels abordatges, col·lisions, encallades, etc., soferts pels bucs pesquers. Per tan s'ha de mantenir:

- Una guàrdia permanent i efectiva des del pont de navegació.

5.3.11 Allotjament i serveis

Els llocs de descans i esplai de la tripulació han de reunir condicions de seguretat i habitabilitat adequades. Per tant els factors a examinar serien:

- Passadissos i sòls lliures d'obstacles.
- Vies de fuga accessibles i buidades.
- Nivells acceptables d'il·luminació.
- Temperatura, ventilació i soroll adequades.
- Instal·lacions sanitàries concordes amb la durada dels embarcaments.

5.3.12 Cuina (En cas que tinguin)

- Les àrees de treball han d'estar exemptes de substàncies lliscants.
- S'han d'establir mesures per evitar que, a causa del moviment del vaixell, els útils, queviures, etc. puguin desplaçar-se i caure sobre els treballadors.
- La instal·lació de gas ha de ser segura i amb bon nivell de ventilació. Per tant les ampolles de gas han de anar degudament estibades.
- Els filtres de greix s'han de netejar regularment i s'ha de mantenir una higiene adequada.

5.3.13 Sala de màquines

La sala de màquines del vaixell és un dels llocs de treball que, al costat de la pròpia feina de pesca, presenta major risc d'accident de treball. En ocasions, aquest espai sol ser l'origen de molts dels enfonsaments i incendis que obliguen, irremeiablement, a l'abandonament del vaixell, amb el consegüent risc per a la vida de tots els treballadors. Per tant s'han de valorar certs factors de risc presents durant el treball o l'estada en aquest espai:

- Elements a alta temperatura els quals han de estar perfectament revestits per evitar lesions.
- Obstacles a l'alçada del cap els quals han d'estar senyalats i protegits.
- Controls periòdics de fuites de fluids inflamables.
- Maquinària amb parts mòbils que han d'estar degudament protegits.
- Alts nivells de soroll, entre uns altres, són factors de risc presents durant el treball o l'estada en aquest espai.
- S'hauran d'observar de manera escrupolosa les mesures de prevenció i protecció en aquest espai.
- L'accés a aquest espai del vaixell ha de ser segur i s'ha de fer un manteniment adequat.
- L' il·luminació en aquest espai ha de ser la correcta per desenvolupar una bina feina.
- Quant els treballadors accedeixin a aquest espai del vaixell per treballar han de portar els EPIS corresponents per evitar lesions.
- Les bateries han de estar degudament trincades en els seus espais i degudament ventilades i allunyades de possibles flames que es puguin produir, tanmateix han d'estar protegides per la part superior contra la caiguda d'objectes.
- La instal·lació elèctrica ha de ser segura contra perills elèctrics i ha de tenir un bon manteniment.
- Ha d'haver instal·lada una alarma de sentines que funcioni correctament.
- Els sistemes d'aigua salada del vaixell com diferents vàlvules, bombes, etc., s'han de trobar en molt bon manteniment per evitar corrosions i altres tipus d'averies que comportin fuites importants.
- En cas de que portin sistema d'aire comprimit o sistemes frigorífics han de rebre un degut manteniment periòdic i el segon requereix el Certificat de Conformitat.

5.3.14 Desembarcar les càrregues

Durant les operacions de desembarcament de captures, arts, estris, queviures, etc:

- Les zones de treball hauran d'estar senyalitzades i el més organitzades possible.
- Així mateix, s'hauran de seguir procediments de treball segurs durant la manipulació, elevació, desplaçament i dipòsit de la càrrega.
- En la descàrrega de les captures, cal considerar que el celler de peix (en cas que hi hagi) és un lloc tancat i amb poca ventilació i, com a tal, ha de ser tractat amb cautela.

5.3.15 Treballs de manteniment

En els treballs de manteniment, realitzats per personal aliè a la tripulació, s'hauran de tenir en compte les disposicions relatives a la coordinació d'activitats empresarials.

- Els treballadors hauran d'adoptar les mesures de protecció i prevenció necessàries i considerar la possible presència d'altres persones en els voltants.

5.3.16 Portes i escotilles

Les portes i les escotilles han d'evitar l'entrada d'aigua a l'interior de l'embarcació i han d'estar ben fixes o tancades per evitar accidents durant la navegació.

- Comprovar que els dispositius de tancament funcionen correctament.
- Les escotilles i portes han d'estar tancades en el moment que la tripulació es trobi treballant.
- Les escotilles i portes han de ser estanques per evitar la entrada d'aigua a l'interior del vaixell, es a dir, s'ha d'anar revisar la goma que fa la junta perquè no hi hagi desgast en aquest punt.

5.3.17 Zones de treball

Les zones de treball on la tripulació desenvolupa la feina han de ser en les condicions més favorables.

- La temperatura en els llocs de treball ha de ser l'adequada i ha de mantenir-se una temperatura entre 17°C i 27 °C.
- El llocs de treball no han de superar els dB permesos, si això passa, els treballadors han de portar cascos de seguretat.
- Les orles dels bucs en cas de no arribar al metre de longitud han d'anar amb baranes d'acer inoxidable d'un metre per evitar caigudes a l'aigua.

5.3.18 Aparells nàutics per ajuda a la navegació

A bord dels bucs de pesca es porten diferents aparells per realitzar un ajut a la navegació, encara que depenen l'art de la pesca, el vaixell consta d'uns serveis o d'uns altres.

- Portar aparells de marques nàutiques i sondes.
- Comprovar la data de revisió de la bateria dels aparells nàutics.
- Comprovar diàriament el funcionament de les llums de pesca.
- Comprovar el funcionament de l'aparell de radiocomunicacions VHF així com el funcionament del VHF d'emergència.

5.4 'Check List' de l'inspecció

A continuació es definirà el 'check list' corresponent que es portarà a terme a l'hora de realitzar les inspeccions en els diferents vaixells de pesca de Vilanova i la Geltrú.

Nº1: NAVEGABILITAT I ESTABILITAT	SI	NO	ND
Es manté en bones condicions de navegabilitat i amb certificat en vigor?			
Es troba a bord i localitzada la informació sobre les característiques d'estabilitat?			
Hi ha condicions de navegació no previstes en la documentació d'estabilitat?			
Les instruccions d'estabilitat del vaixell s'observen estrictament?			

Nº2: INSTAL·LACIÓ MECÀNICA I ELECTRICA	SI	NO	ND
Garanteix la instal·lació elèctrica una protecció eficaç de la tripulació contra els perills elèctrics?			
La font d'energia d'emergència està situada fora de la càmera de màquines i l'espai que l'allotja està ben ventilat?			
Garanteix un funcionament adequat i simultani dels equips i instal·lacions d'emergència durant, almenys, el temps projectat?			
El quadre principal de distribució d'electricitat i el quadre d'emergència estan instal·lats de tal forma que no poden estar exposats simultàniament a l'aigua o al foc?			
Els quadres de distribució disposen d'indicacions clares?			
Es revisa periòdicament l'equip?			
Es proven i es mantenen en correcte estat de			

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

funcionament tots els dispositius de navegació?			
Es prova i s'examina periòdicament tot l'equip utilitzat per a la càrrega i descàrrega?			
Els components dels mecanismes de tracció, del mecanisme de càrrega i descàrrega i dels altres equips afins es mantenen en bones condicions de funcionament?			
Les instal·lacions de refrigeració i d'aire comprimit es mantenen correctament i es revisen periòdicament?			
Els aparells de cuina i electrodomèstics que utilitzen gasos pesats s'utilitzen en espais ventilats i vetllant perquè no es produeix una acumulació perillosa de gas?			
Els cilindres que continguin gasos inflamables i altres gasos perillosos porten clarament indicats els seus continguts i s'emmagatzemen en cobertes obertes?			
Totes les vàlvules, reguladors de pressió i canonades connectades a aquests cilindres estan protegides contra tot dany?			

Nº3: INSTAL·LACIÓ DE RADIOCOMUNICACIÓ	SI	NO	ND
Es porten a bord els certificats i documents de servei que el vaixell està obligat a portar?			
Es troba a bord l'equipament mínim obligatori d'acord amb els Certificats que el vaixell està obligat a portar?			
Està a bord la Radiobalisa de 406 MHz, totalment operativa i disposada per ser usada en cas d'una emergència?			
Està a bord l'equip de radiocomunicacions fix (VHF – OM/OC – Inmarsat) i totalment operatiu?			
Està a bord el responedor de radar , totalment operatiu i disposat per ser usat en cas d'una emergència?			
Està a bord el *VHF portàtil per a emergències, totalment operatiu i disposat per ser usat en cas d'una emergència?			
Estan a bord les radiobalises personals que han de portar els treballadors que realitzen feines en coberta, estan operatives i van unides a l'armilla auto inflable?			
Estan a bord els equips radio electrònics d'ajuda a la navegació (Sonda, Radar, GPS, NAVTEX, AIS) i totalment operatius?			
La caixa blava (sistema de localització de bucs pesquers) està operativa?			
Estan operatives totes les fonts d'energia que el vaixell està obligat a portar (grups generadors auxiliars, bateries)?			
Estan operatives les antenes transmissores i receptores			

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

associades als equips de radiocomunicacions i radionavegació?			
---	--	--	--

Nº4: VIES I SORTIDES D'EMERGÈNCIA	SI	NO	ND
Les vies i sortides d'emergència romanen sempre expedites?			
Són de fàcil accés i condueixen el més directament possible a la coberta superior o a una zona de seguretat?			
El nombre, la distribució i les dimensions de les vies i sortides que puguin utilitzar-se com a vies i sortides d'emergència estan adaptades al nombre màxim de persones que puguin estar presents en elles?			
Les sortides que poden utilitzar-se com a sortides d'emergència i romanen tancades, poden ser obertes immediatament i amb facilitat en cas d'emergència per qualsevol treballador o pels equips de salvament?			
Les vies i sortides d'emergència estan degudament senyalitzades?			
La senyalització està fixada en els llocs adequats i és duradora?			
Funcionen els sistemes d'il·luminació d'emergència amb suficient intensitat lumínica per als casos d'avaría de la il·luminació?			

Nº5: DETECCIÓ I LLUITA CONTRA INCENDI	SI	NO	ND
Està a bord i convenientment exposat el plànol de lluita contra incendis?			
Funcionen i estan revisats els detectors d'incendis i sistemes d'alarma?			
Els dispositius de lluita contra incendis es troben sempre en el seu lloc, es mantenen revisats i en perfecte estat de funcionament i estan preparats per al seu ús immediat?			
Abans de qualsevol sortida del vaixell del port, es comprova que els extintors i altres equips portàtils de lluita contra incendis es troben a bord?			
La senyalització està fixa en els llocs adequats i és duradora?			
Els sistemes de detecció d'incendis i d'alarma contra incendis es proven regularment i es mantenen en bon estat?			
S'efectuen exercicis periòdics de lluita contra incendis?			

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

Nº6: VENTILACIÓ DELS LLOCS DE TREBALL	SI	NO	ND
Disposen els llocs tancats d'aire fresc a bastament?			
La instal·lació de ventilació mecànica es manté en bon estat de funcionament?			

Nº7: TEMPERATURA DELS ESTABLIMENTS	SI	NO	ND
La temperatura dels locals de treball és adequada a l'organisme humà?			
La temperatura dels allotjaments és adequada? Es manté entre 17º i 27 ºC?			
La temperatura dels serveis és adequada? Es manté entre 17º i 27 ºC?			
La temperatura dels menjadors és adequada? Es manté entre 17º i 27 ºC?			
La temperatura dels locals de primers auxilis és adequada? Es manté entre 17º i 27 ºC?			

Nº8: IL·LUMINACIÓ NATURAL I ARTIFICIAL	SI	NO	ND
Els llocs de treball reben llum natural i artificial suficient i adequada?			
Funcionen els sistemes d'il·luminació d'emergència amb suficient intensitat lumínica per als casos d'avaria de la il·luminació?			
La il·luminació d'emergència es comprova periòdicament?			

Nº 9: TERRA, MAMPARES I SOSTRES	SI	NO	ND
Els terres són antilliscants?			
Els llocs de treball estan proveïts de dispositius contra caigudes (baranes, etc.) i estan lliures d'obstacles?			
Els llocs de treball, en els quals estan instal·lats els llocs de treball, estan proveïts d'aïllament acústic i tèrmic suficient?			
Els sòls, les emberos i els sostres dels locals estan en condicions higièniques adequades?			

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

Nº 10: PORTES	SI	NO	ND
Es poden obrir les portes des de l'interior sense necessitat d'equips específics?			
Les portes es poden obrir des de tots dos costats?			
Funcionen correctament els dispositius de tancament de les portes?			

Nº 11: VIES DE CIRCULACIÓ I ZONES PERILLOSES	SI	NO	ND
Estan correctament equipats els passadissos, troncs, parts exteriors de les casetes amb baranes, baranes, i en general, totes les vies de comunicació?			
Hi ha protecció adequada que eviti el risc dels treballadors de caure per la escotilla de la coberta o d'una coberta a una altra?			
En cas que aquesta protecció es realitzi a través d'una barana, té aquesta una altura mínima d'1 metre?			
La seguretat dels treballadors està garantida en utilitzar accessos que s'obren per sobre de la coberta per permetre la utilització o el manteniment de les instal·lacions?			
Funcionen adequadament les portes de desguàs o altres dispositius per a una evacuació ràpida de l'aigua?			
Funcionen adequadament les portes de desguàs o altres dispositius per a una evacuació ràpida de l'aigua?			
Els bucs d'arrossegament per popa amb rampes tenen instal·lat, en la seva part superior, una porteta un altre dispositiu de seguretat de la mateixa altura que les amurades o altres mitjans adjacents, amb la finalitat de protegir als treballadors del risc de caigudes a la rampa?			
Aquesta porteta, o dispositiu similar, s'obre i es tanca amb facilitat?			
Aquesta porteta, o dispositiu similar, només s'obre per deixar anar i hissar la xarxa?			

Nº 12: DISPOSICIÓ DELS LLOCS DE TREBALL	SI	NO	ND
Els treballadors estan protegits contra les caigudes a bord o al mar tenint expedites les zones de treball i estant protegides contra el mar?			
Són suficientment espaioses les zones de manipulació del peix?			
Els comandaments de l'equip de tracció estan instal·lats en una zona suficientment àmplia per permetre als operadors treballar sense molèsties?			

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

Els equips de tracció estan proveïts de dispositius de seguretat adequats per a emergències, inclosos els dispositius de parada d'emergència?			
L'operador dels comandaments de l'equip de tracció té una visió adequada del mateix i dels treballadors que estan pescant?			
Funciona correctament el sistema de comunicació entre el pont i la coberta de treball?			
Està reduït al mínim el recorregut al descobert dels viradors, dels cables d'arrossegament i de les peces mòbils de l'equip?			
S'utilitzen com a sistema de control per al trasllat de càrregues, especialment en els bucs d'arrossegament, mecanismes per controlar el balanceig del floc de la xarxa d'arrossegament?			

Nº13: ALLOTJAMENTS	SI	NO	ND
Els allotjaments i els locals de serveis tenen unes condicions de temperatura, ventilació, il·luminació i soroll adequades?			
Els locals de servei quan existeixin i els mitjans d'accés als mateixos, ofereixen protecció adequada contra les inclemències meteorològiques i el mar, les vibracions, el soroll i les emanacions procedents d'altres zones?			
La cuina i el menjador, tenen les dimensions adequades, estan suficientment il·luminades i ventilades i són fàcils de netejar?			
Estan els filtres de cuina nets de greixos, etc.?			
Existeixen refrigeradors o altres mitjans d'emmagatzematge d'aliments a baixa temperatura?			

Nº14: INSTAL·LACIONS SANITÀRIES	SI	NO	ND
Hi ha lavabos i excusats, degudament mantinguts?			
Aquests locals, estan degudament ventilats?			
Disposa, cada treballador, d'un espai per guardar la roba?			

Nº15: PRIMERS AUXILIS	SI	NO	ND
Està en vigor el certificat de revisió de la farmaciola?			
Està convenientment amarrat i allunyat dels focus de calor?			

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

Les condicions de conservació actuals són bones?			
Ha caducat algun medicament en l'última marea?			
El responsable sanitari a bord té en vigor el certificat de formació sanitària que li correspon?			
Es disposa de la "Guia Sanitària a bord" del *ISM?			
Es disposa del llibre de registre d'administració de fàrmacs a bord amb espai per a anotacions?			
Es disposa del llibre de revisió de la farmaciola amb espai per a una nova revisió?			
L'accés a la farmaciola està convenientment senyalitzat?			
S'han revisat els medicaments que han d'anar en nevera? *			
S'ha revisat el material que va fora de calaixos (ampolla d'oxigen, etc.)? *			
L'ampolla d'oxigen està suficientment *trincada i lluny de focus de calor i dels rajos directes del sol? *			
S'ha comprovat la pressió de l'ampolla d'oxigen? *			
Van dones a bord? **			
Es va a pescar en zona *palúdica? ***			

(*) Solament en farmacioles A i/o B.

(**) En cas afirmatiu, cal portar un envàs de 10 ml de *metilergometrina 0,25 mg/ml. (Gotes) i si es tracta d'una farmaciola A o B, a més una caixa amb tres butllofes d'1 ml de *metilergometrina 0,2 mg.

(***) En cas afirmatiu, revisar si es disposa dels medicaments *cloroquina, quinina, *mefloquina, *atovacuna+*proguanil i test ràpid per a paludisme.

Nº16: ESCALES I PASSAREL·LES D'EMBARCAMENT A BORD	SI	NO	ND
Es disposa de mitjans d'embarcament que ofereixin un accés apropiat i segur al vaixell?			
Estan adequadament mantinguts els mitjans d'embarcament?			

Nº17: SOROLL	SI	NO	ND
S'han adoptat les mesures tècniques necessàries perquè el nivell sonor dels llocs de treball i el dels allotjaments es redueixi el més possible?			

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

Nº18: EQUIP DE SALVAMENT I SUPERVIVENCIA A LA MAR			
Equip / Disposició	Nº	Operativ.	Propera revisió
Bots salvavides + Equip reglamentari			
Bots de rescat + Equipo reglamentari			
Balses salvavides + Equip reglamentari			
Pescants d'arriat			
Escala d'embarcament			
Il·luminat zona posada a flotació			
Quadre d'obligacions i consignes per a emergències			
Instruccions individuals			
Exercicis periòdics			
Armillles salvavides d'abandonament de vaixell			
Armillles auto-inflables de treball + radiobalisa personal + receptor d'home a l'aigua			
Cèrcols salvavides + (llum automàtica i balisa)			
Vestits d'immersió			
Ajudes tèrmiques			
Bengales, coets i senyals de fum			
Aparells llançacaps			
Equip de radiocomunicacions fix amb trucada selectiva digital (programació MMSI i connexió amb GPS)			
Quadre d'orientacions per a l'emissió d>alertes de socors			
Radiobalisa de 406 *MHz automàtica i manual			
Respondedor de radar			
VHF portàtil per emergències			

Nº19: SEGURETAT DE LA NAVEGACIÓ			
Equip / Disposició	Nº	Operativi.	Propera revisió
Pont de comandament:			
Visibilitat adequada des del pont de govern			
Aparells i medis nàutics:			
Compàs magnètic compensat i taula de desviaments			
Comunicació entre el pont i el lloc del compàs			

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

Medis per prendre marques			
Compàs magnètic de respecte			
Girocompàs y repetidors			
Comunicació entre pont de govern principal i emergència			
Radar de 9 GHz			
Eco sonda			
Indicador de velocitat i distancia			
Indicadors de l'angle del timó i velocitat i pas de l'hèlix			
SIA. Sistema d'Identificació Automàtica			
Instruments i publicacions:			
Instruments nàutics apropiats			
Cartes nàutiques, rumbos, llibre de fars actualitzats			
Avisos als Navegants i taules de mareas			
Guia Sanitària (ISM) en la farmaciola principal i en cadascun dels pots salvavides			
Llums de senyals:			
Llum de senyals diürna i la seva bateria portàtil			
Joc complet de banderes			
Codi internacional de senyals			
Llums, marques i senyals acústiques:			
Llums i marques exigides pel Reglament Internacional per Prevenir els Abordatges en la Mar de 1972			
Sirena y campana			

Nº20: EXERCICIS PERIÒDICS	SI	NO	ND
Disposicions generals:			
Està disponible a bord i convenientment exposat el Quadre d'Obligacions i Consignes per a casos d'Emergències?			
S'estan realitzant els exercicis periòdics reglamentaris?			
Es realitzen les anotacions reglamentàries en el Diari de Navegació?			
Està a bord el Manual de Formació?			
Coneix cada tripulant les seves obligacions en cas d'emergència d'acord amb l'indicat en el Quadre d'Obligacions?			
Coneix cada tripulant com reaccionar davant l'activació d'una alarma?			
Abandonament de vaixell:			

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

Coneix la tripulació la localització i l'ús dels cercols salvavides / armilles salvavides i de treball i vestits d'immersió?			
Se saben usar els senyals de socors (coets, bengales i senyals de fum)?			
Coneixen els tripulants quins equips s'han de transportar a la bassa i/o pot?			
Home a l'aigua:			
Sap la tripulació com actuar en cas d'home a l'aigua?			
Contra incendi:			
Està familiaritzada la tripulació amb l'equip de detecció i alarma contra incendis?			
En realitzar un simulacre d'incendi a bord, se sap com avaluar l' incendi i actuar de manera apropiada?			
Se saben utilitzar els equips de lluita contra incendis, mànegues, extintors, equips fixos d'aigua i CO2?			
Altres emergències:			
Està familiaritzada la tripulació amb la resta de funcions que constin en el Quadre d'Obligacions: encallada, inundació, etc.?			
Dispositius radioelèctrics de salvament:			
Es coneix la localització i se saben usar els dispositius radioelèctrics de salvament VHF portàtil per a emergències, radiobalisa i responentor de radar)?			

Nº21: EQUIPS DE PROTECCIÓ INDIVIDUAL	SI	NO	ND
Es proporcionen als treballadors equips de protecció individual (EPI) per l'empresari?			
Els EPI han estat triats d'acord amb el risc o font de perill, condicions anatòmiques i fisiològiques del treballador i amb la resta de les condicions detectades en l'avaluació de riscos?			
Els EPI reuneixen els requisits establerts en qualsevol disposició legal o reglamentària que els sigui aplicable?			
Els EPI tenen marcat CE?			
Els EPI tenen declaració de conformitat?			
Els EPI subministrats tenen fullet informatiu del fabricant?			
Els treballadors coneixen com utilitzar, mantenir i reposar els EPI?			
Utilitzen els treballadors els EPI?			
Es realitza un seguiment periòdic de l'ús dels EPI?			

6. Inspecció de bucs pesquers a Vilanova i la Geltrú

En aquest apartat, a partir de la metodologia d'inspecció descrita anteriorment es duran a terme diferents inspeccions en vaixells de diferents arts del port de Vilanova i la Geltrú. Aquest punt servirà per dues accions, tan per poder observar les situacions i manteniment en que es troben els pesquers dels ports catalans tan com per poder posar una mica en pràctica el text descrit al llarg d'aquest treball. En les següents inspeccions s'intentarà revisar un vaixell de cada art descrit en els primers apartats d'aquest TFC , no obstant no es donarà a conèixer el nom ni la matriculació del vaixell per respecte i petició dels seus patrons.

Com ja s'ha comentat la inspecció es durà a terme a partir de la metodologia descrita anteriorment i seguint el R.D. 543/2007 de 28 d'abril, per tant, primer s'observarà i es porten a bord tots els certificats corresponents i en regla. a continuació mitjançant el 'Check List' fet a l'apartat anterior s'aniran revisant tots els punts que es creguin convenients dels bucs per tal de que complexin amb els sistemes de seguretat i lluita la contaminació necessaris a bord.

Cal remarcar que s'intentaran fer i portar totes les inspeccions per igual, però, no sempre es podrà obtenir el màxim d'informació de tots els bucs inspeccionats ja que en tots els casos la col·laboració dels patrons no serà igual.

6.1 Embarcació d'arts menors

La primera embarcació ha inspeccionar serà d'arts menors. Es tracta d'una embarcació que està construïda amb P.R.F.V., és a dir plàstic reforçat amb fibra de vidre. Amb l'estructura dels materials adients per les feines per la qual ha estat destinada. La embarcació està habilitada per a 2 tripulants dels quals no viuran a bord del vaixell durant el període del vaixell en port. Aquesta embarcació no realitzarà pesca més allà de tres milles de la costa per tant, no està obligat a portar bales salvavides ni aparells electrònics necessaris per realitzar la pesca en aquestes distàncies. Les característiques de l'embarcació son:

Conceptes	Simbologia	Mesures
Eslora total	LOA	9,400 metres
Eslora de flotació	LBP	8,040 metres
Eslora entre perpendiculars	LPP	7,700 metres
Manega màxima	B	3,040 metres
Puntal de construcció	D	0,880 metres
Calat mig plena càrrega	d	0,440 metres

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

Francbord	f	0,470 metres
'Brusca del bao maestro'	c	0,080 metres
Tonelatge de registre brut	----	7.130 T.R.B
Tonelatge en GT	----	3.700 GT

TAULA(11) - Característiques del vaixell

Pel que fa la maquinaria i la instal·lació elèctrica que es porta a bord podem saber les següents característiques:

Conceptes	Característiques
Marca del motor propulsor	MAN
Model del motor	D 0826 FE
Potència continua	59 KW (80 CV)
Règim continu	2.000 R.P.M
Nombre de cilindres	6
Relació de reducció	2,60/1

TAULA(12) - Característiques de la Maquinària

La potència efectiva aportada per aquest motor es de: $62,00 \times 1,10 = 68,20$ CV. En aquest cas el motor porta una toma de força, dotada amb embragatge per l'accionament dels viradors de pesca. El grup propulsor descrit anteriorment transmetrà la seva potència al eix, botzina i la hèlix. Aquest eix serà d'acer inoxidable i el material de l'hèlix serà de bronze.

Per tal de començar l' inspecció de l' embarcació d'arts menors, primer de tot es comprovar que els certificats esmentats en l'aparat anterior es portin a bord i estiguin expedits per l'administració pública, en aquest cas per la Capitania Marítima de Vilanova i la Geltrú i que es trobin en vigor.

(A les imatges següents s'ha evitat el nom de l'embarcació, matrícula del vaixell i nom del patró, per petició del patró de pesca).

- En el següent document expedit per l'administració pública certifica que consta dels certificats necessaris i en vigor per realitzar l'activitat pesquera de manera segura (signat per la Capitania Marítima de Vilanova i la Geltrú):

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

MINISTERIO DE FOMENTO
SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE
DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE
DISTRITO MARÍTIMO DE VILANOVA I LA GELTRÚ

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
SECRETARÍA GENERAL DE PESCA

MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

RELACION DE CERTIFICADOS EXPEDIDOS AL BUQUE

CERTIFICADO	FECHA EXPED.	FECHA INTERNAS	FECHA CADUC.	OBSERVACIONES
CERT. CONFORMIDAD DE PESQUEROS < 24 M ESLORA	05/02/2014	03/06/2014	02/03/2015	Este certificado tiene una fecha interna que caducará antes de la fecha prevista de finalización del decurso: 03/03/2015.
CERTIFICADO NACIONAL DE ARQUEO (ESLORA TOTAL < 15 M)	30/04/2001			
CERTIFICADO NACIONAL DE ARQUEO TRB (ESLORA TOTAL < 24 M, O BEXISTENTE)	30/04/2001			
CERTIFICADO DE VALORACION	30/04/2001			
CERTIFICADO DE EQUIPO DE PESCA				

IMATGE(32) - Relació de Certificats

En aquest document s'indica la pròxima renovació dels certificats que ho requereixin, en aquest cas es el Certificat de Conformitat en pesqueres < 24 metres d'eslora. Aquesta data es: **03/03/2015 (Tal i com s'indica a les observacions del document).**

- El segon document certifica la validació de tripulació mínima (signat per la Capitania Marítima de Barcelona). En aquest cas com es pot apreciar al document la tripulació màxima exigida es de: **1 persona.**

MINISTERIO DE FOMENTO
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTES
Dirección General de la Marina Mercante
Capitanía Marítima de Barcelona

REF.: SM77M
ASUNTO: RESOLUCIÓN DE TRIPULACIÓN MÍNIMA.

MATRÍCULA: [REDACTED]
NIF: 229014

VISTO su escrito, con fecha de entrada 04.02.14, por el cual se solicita Resolución de Tripulación Mínima de Seguridad para la embarcación del asunto.

VISTOS la Constitución española; la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común; la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante; el Real Decreto 1562/2007, de 19 de mayo, por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos; la Orden de 14 de julio de 1964, por la que se fija el cuadro indicador de tripulaciones mínimas para buques mercantes y de pesca; la Resolución A/1047/77 de la DGM sobre Principios Relativos a la Dirección de Seguridad.

CONSIDERANDO que, al objeto de resolver lo procedente, durante la tramitación del expediente sobre adecuación de la tripulación mínima de seguridad, se han tenido en cuenta tanto las características de la embarcación y su grado de automatismo, como las actividades y navegaciones a que se dedica y número máximo de pasajeros que está autorizada a transportar. Así mismo se tuvo en consideración el competente informe del servicio de seguridad marítima de esta Capitania.

CONSIDERANDO finalmente las Resoluciones de Tripulación Mínima de Seguridad dictadas por esta Capitania Marítima a embarcaciones de similares características a las del buque del asunto.

En virtud de lo dispuesto en los artículos 77.1 y 80.9 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre de Puertos del Estado y Marina Mercante, y a la vista de lo dispuesto en la Orden Ministerial de 14 de julio de 1964 que fija el Cuadro Indicador Mínimo para Buques Mercantes y de Pesca, y en el Real Decreto 285/2002, de 22 de marzo (en relación con el Real Decreto 1562/2007), sobre puestas capotado de trabajo, y según los directivos contenidos en la Resolución A/1047/77 de la DGM sobre Principios Relativos a la Dirección de Seguridad.

RESUELVO

- Que el buque citado no precisa de su tripulación mínima de seguridad, siempre que al buqueo a la mar lleve a bordo el personal que en número y condiciones especiales se fijan.
- La tripulación mínima de seguridad que se indica no condiciona la obligación del cumplimiento, por el propietario, armador o Capitán del buque, de las horas de trabajo y períodos de descanso que obliga el Real Decreto 1562/2007 sobre puestas capotado de trabajo, en su forma enmendada por el Real Decreto 285/2002, de 22 de marzo, y del resto de la normativa que a tal respecto se dicta por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.
- Para ocupar los citados puestos, los tripulantes deberán estar en posesión de la titulación mínima requerida en función del arqueo y de las labores del buque y de su navegación. Asimismo, todos los tripulantes deberán estar en posesión de los certificados de especialidad que correspondan de conformidad con la normativa vigente.

Comec electrònic: ajudaments@fomento.es

Via Ordinària: TRAMU VI, 08001 BARCELONA
Telèfon: 93 226 14 03
Fax: 93 223 48 12

IMATGE(33) - Certificat de tripulació mínima

MINISTERIO DE FOMENTO
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTES
Dirección General de la Marina Mercante
Capitanía Marítima de Barcelona

4. La presente Resolución deroga cualquier otra expedida con anterioridad y perderá su validez si el buque deja de cumplir alguna de las condiciones estipuladas en la presente resolución.

CUADRO DE TRIPULACIÓN MÍNIMA DE SEGURIDAD
Navegaciones máximas 3 millas costa. Duración máxima 5 horas

Puesto	Número
PILOTOS	1
TOTAL	1

Condiciones:

- Fianza a la vista de estas embarcaciones
- Chaleco salvavidas puesto en todo momento
- VHF fija y rebatible
- Permitir con él un servicio eficaz de socorro (su posición y medidas)
- Navegaciones diurnas

Contra la presente Resolución, que no agota la vía administrativa, se podrá interponer recurso de alzada en el plazo de UN MES ante el Director General de la Marina Mercante, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 124 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, en su forma enmendada por la Ley 4/1999, de 13 de enero.

Barcelona, 5 de Febrero de 2014

EL CAPITÁN MARÍTIMO,
[Firma]
[Firma]

Comec electrònic: ajudaments@fomento.es

Via Ordinària: TRAMU VI, 08001 BARCELONA
Telèfon: 93 226 14 03
Fax: 93 223 48 12

IMATGE(34) - Certificat de tripulació mínima

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

- El tercer document es la identificació del vaixell (signat per la Capitania Marítima de Vilanova i la Geltrú):

IDENTIFICACIÓN DEL BUQUE

NOMBRE DEL BUQUE: [REDACTED]
 MATRÍCULA: [REDACTED]
 NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN DEL BUQUE: 229014
 CÓDIGO DEL BUQUE EN LA FLOTA PESQUERA DE LA UE: ESP000024971

DATOS DESPACHO

ENTRADA	DESPACHO
Pto. Procedencia: La Mar	Fecha de despacho: 03/03/2014
Fecha Entrada: 03/03/2014	Fecha de validez despacho: 03/03/2015
Pto. Entrada: VILANOVA I LA GELTRÚ	Fecha de salida: 03/03/2014
DESTINO	Pto. Destino: Faenar
TIPO DE NAVEGACIÓN AUTORIZADA: IBR - BUQUES Y EMBARCACIONES PESCA	
NÚMERO DE TRIPULANTES A BORDO: 1	

OBSERVACIONES AL DESPACHO:

AUTORIZACIONES DE PESCA: LICENCIAS Y PERMISOS TEMPORALES DE PESCA

CALADERO	TIPO DE PESCA	FECHA DE ALTA	FECHA VALIDEZ	AUTORIZACION
CALADERO NACIONAL MEDITERRANEO ARTES MENORES	PRINCIPAL	13/06/2010	13/06/2015	LICENCIA QUINQUENAL

IMATGE(35) - Identificació del vaixell

SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE
 DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE
 DISTRITO MARÍTIMO DE VILANOVA I LA GELTRÚ

SECRETARÍA GENERAL DE PESCA
 MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL
 INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

LISTA DE TRIPULANTES

• **PERSONAL A BORDO**

Nombre: [REDACTED]
 DNI: [REDACTED]
 Nacionalidad: ESPAÑA
 Puerto de enrol: VILLANUEVA
 Certificado médico de aptitud: Apto
 Cargos a bordo: PATRÓN LOCAL DE PESCA
 Observaciones:

N.I.M.: [REDACTED] N.A.F.: 98817263535
 Fecha de enrol: 12/06/2011
 Fecha de desenrol: [REDACTED]
 Fecha de caducidad: 05/06/2015

• **PERSONAL DESENROLADO**

No hay ningún dato de desenrole en este Despacho.

El jefe de distrito marítimo



Fdo.: Vicente Martí Flors

IMATGE(36) - Identificació del vaixell

- El quart document es el certificat que demostra que compleix amb el conveni MARPOL:

ESPAÑA
 SPAIN

RECIBO DE ENTREGA DE DESECHOS MARPOL
 MARPOL WASTE DELIVERY RECEIPT

La instalación portuaria receptora abajo mencionada, autorizada por la Administración española.
 The below reception facility, authorized by the Spanish Administration.

1.1 Nombre de la localidad terminal	Port de Vilanova i la Geltrú
1.2 Instalación Terminal name	Ports de la Generalitat
1.3 Procedimiento de la instalación de recepción	P-54940-1
1.4 Fecha y hora de la descarga de desechos	Fecha: 7/03/08 Hora: 00:10

Certifica que el buque:
 Certifies that the ship:

2.1 Nombre del buque	2.2 Número del buque	2.3 Nombre del buque	2.4 Tipo de buque	2.5 Representante armador	2.6 País
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	España

He entregado en el puerto de:
 Has delivered in the harbour of:

Ámbito I del MARPOL - Residuos sólidos (MARPOL Annex I - Solids)	Cantidad (mts) (Quantity (mts))	Ámbito II del MARPOL - Sustratos y residuos líquidos (MARPOL Annex II - Liquids)	Cantidad (mts) (Quantity (mts))
Agua de sentina sucia (Dirty bilge water)		Sustratos de categoría X (Category X Substances)	
Residuos de categoría X (Category X Residues)		Sustratos de categoría Y (Category Y Substances)	
Agua de cámara de bombas (Pump room discharge)		Sustratos de categoría Z (Category Z Substances)	
Agua de lavavajillas (Dishwater)		Otros residuos (Other residues)	
Residuos y fangos procedentes de la limpieza de tanques (Tank cleaning residues and sludge)	0,04 Aceites	Ámbito IV del MARPOL - Aguas sucias (MARPOL Annex IV - Sewage)	

IMATGE(37) - Certificat MARPOL

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

El material nàutic obligatori mínim que s'ha de portar a bord en aquest cas:

Un compàs de govern. ES TROBA A BORD.
Medis per prendre marcacions. ES TROBA A BORD.
Una sonda. ES TROBA A BORD.
Una campana de boira. NO ES TROBA A BORD.
Taula de senyals de salvament. NO ES TROBA A BORD.
Codi internacional de senyals. NO ES TROBA A BORD.
Un xiulet potent. NO ES TROBA A BORD.
Una farmaciola nº4. ES TROBA A BORD.
3 coets. ES TROBA A BORD.
3 bengales de mà. ES TROBA A BORD.
Dues armilles salvavides. ES TROBA A BORD.
Extintor portàtil de pols seca de 5 quilograms. ES TROBA A BORD.
Dos baldes C.I. lligades a un cap de corda. ES TROBA A BORD.
Un cèrcol salvavides amb llum d'encesa automàtica i un cap de corda (homologat) de 27,50 metres. ES TROBA A BORD.
Llums de costat. Verd (estribord) i vermell (bavor). ES TROBA A BORD.
Llum vermella de pesca. NO ES TROBA A BORD.
Llum blanca de pesca. ES TROBA A BORD.
Llum blanca de navegació i fondeig. ES TROBA A BORD.

TAULA(13) - Equipament nàutic del vaixell obligatori a bord

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú



IMATGE(21) - Llums de pesca (falta la vermella de pesca)



IMATGE(23) - Equip VHF fix



IMATGE(22) - Equips de navegació

Els 3 coets tenen data de caducitat en: **Octubre 2014**

Les 3 bengales de mà tenen de data de caducitat en: **Octubre 2014**



IMATGE(24) - Coets i bengales de seguretat

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

Les dues armilles porten el certificat d'inspecció i el símbol: **Conformitat Europea i passen revisió al 06/2015**

L'extintor de pols seca te data de caducitat en: **Febrer 2015**

La radiobalisa te data de caducitat al: **2015**



IMATGES(24-25-26) - Armilla salvavides; Extintor de pols seca; Radiobalisa

Encara que s'hagi marcat en color verd els següents objectes, en la taula anterior, tenen faltes i no compleixen al 100% la normativa degut en la ubicació en es troben:

- El cèrcol salvavides s'hauria de trobar subjectat a la part exterior del pont de comandament de la banda de bavor i no es troba en el lloc indicat.
- L'extintor igual que demés objectes de salvament com coets o bengales, la farmaciola, les armilles no es troben degudament trincades i es troben en un lloc que en cas de necessitat de ser utilitzades no es troben disposició immediata de la tripulació.



IMATGE(27-28) - Allotjaments ocupats per equips de salvament

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

A continuació es veuran fotografies que mostraran diferents parts del vaixell:

- En primer lloc les escotilles correctament tancades i aïllades.
- Es podran veure els allotjaments que en aquest cas no es troben en ús de la tripulació ja que estan plens d'estris.
- Per últim una falta greu de seguretat en el vaixell ja que deuria portar una barana d'acer inoxidable per la seguretat de la tripulació en cas d'evitar una caiguda al mar.



IMATGE(29) - Escotilles d'accés al motor



IMATGE(30) - Allotjaments



IMATGE(31) - Orla del vaixell sense baranes de seguretat

- Les portes de l'embarcació al igual que les escotilles (tan la de l'interior del pont, com la que es troben a la coberta) son totalment estanques i la goma que fa l'entrada estanca està en bones condicions i en el moment del treball es troben totalment tancades sense produir cap risc per la tripulació.

- Aquesta embarcació no disposa ni de llums d'emergències ni de sortides d'emergències.

Es mostrarà el '*Check List*' realitzat a bord d'aquesta embarcació a partir de les taules mostrades en els apartats anteriors:

ADJUNTAT A L'ANNEX.

6.2 Embarcació de palangre de fons

La primera embarcació ha inspeccionar serà de l'art del palangre. Es tracta d'una embarcació que està construïda amb P.R.F.V., és a dir plàstic reforçat amb fibra de vidre. Amb l'estructura dels materials adients per les feines per la qual ha estat destinada. La embarcació està habilitada per a 2 tripulants dels quals no viuran a bord del vaixell durant el període del vaixell en port.

L'embarcació te llicència de pesca local, per tan, en principi la distància màxima de pesca ha de ser de tres milles, en canvi, el patró a reconegut per estalviar-se portar el següent manteniment de la balsa salvavides que practiquen l'activitat pesquera més enllà de tres milles de la costa.

Les característiques de la embarcació son:

Concepte	Mesures
Any de construcció	2000
Eslora total	11,01 metres
Manga	3,47 metres
Puntal	0,98 metres
Arqueig GT	5,8
Arqueig TRB	10,61

TAULA(13) - Característiques de la Maquinària

La informació tècnica de l'equip propulsor a bord és:

Conceptes	Característiques
Marca del motor propulsor	CUMMINS 6CTA8
Serie	3.ME9429
Potència continua	69,85 KW (95 CV)

TAULA(14) - Característiques de la Maquinària



IMATGE(32) - Col·lector de gasos d'escapament



IMATGE(33) - Motor principal

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

- Les bateries es troben en un departament de P.R.V.F. degudament trincades tal com s'indica en la normativa.



IMATGE(34) - Bateries principals

Com en l'embarcació anterior el primer de tot serà comprovar que tots els documents que s'han de portar, es trobin a bord i en vigor.

- El primer document que es mostrarà es el despatx del rol es porta totalment en regla i signat i expedit pel capità marítim de Vilanova i la Geltrú:



RESOLUCIÓN DE DESPACHO

IDENTIFICACIÓN DEL BUQUE

NOMBRE DEL BUQUE: [REDACTED]
MATRÍCULA: [REDACTED]
NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN DEL BUQUE: 220445
CARGO DEL CAPITÁN LA PLAZA OCUPADA DE LA UO: ESPERANZADOR

DATOS DESPACHO

EMBARCADA: [REDACTED]
Dir. Procedim. Ex. Mar: [REDACTED]
Fecha Expedite: 04/03/24
Dir. Armada: VILANOVA I LA GELTRÚ
MOTIVO: [REDACTED]
MOTIVO DE LA SOLICITUD: [REDACTED]

OBSERVACIONES AL DESPACHO:

AUTORIZACIONES DE PUSCA, LICENCIAS Y PERMISOS TEMPORALES DE PUSCA



LISTA DE TRIPULANTES

PERSONAL A BORDO

Nombre	Edad	Sexo	País de Origen	País de Destino	País de Expedite
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

PERSONAL INTERCOMUNICATIVO

El capitán de Buque expedite:

[REDACTED]

El capitán de Buque expedite:

[REDACTED]

IMATGE(35 - 36) - Despatx del Rol

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

- El següent document certifica que tots els certificats necessaris que s'han de portar a bord es troben dins d'una data legal, la qual expira al 2015 on tindrà que renovar-se.

CERTIFICAT	ESTAT	DATA	MUNICIPI	PROVINCIA
CERTIFICAT DE TITULARITAT DE LA EMBARCACIÓ	VALID	2015	VILANOVA I LA GELTRÚ	CATALUNYA
CERTIFICAT DE TITULARITAT DE LA ACTIVITAT DE PESCA	VALID	2015	VILANOVA I LA GELTRÚ	CATALUNYA
CERTIFICAT DE TITULARITAT DE LA ACTIVITAT DE TRANSBORDA	VALID	2015	VILANOVA I LA GELTRÚ	CATALUNYA
CERTIFICAT DE TITULARITAT DE LA ACTIVITAT DE PESCA I TRANSBORDA	VALID	2015	VILANOVA I LA GELTRÚ	CATALUNYA

IMATGE(37) - Relació de certificats

- Al ser una embarcació major d'onze metres, consta d'aquest llibre on ha d'apuntar diàriament els quilograms i espècies de peix que han capturat i que setmanalment s'haurà d'entregar a la Confraria de Pescadors de Vilanova.



IMATGE(38) - Diari a bord

Disseny de la metodologia per l'inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

A continuació es revisaran tots els elements de salvament marítim que es troben a bord per tal de certificar que practica una navegació segura, es comprovaran les bengales, els coets, les armilles salvavides, els cercols salvavides, les llums de pesca, la radiobalisa, els aparells d'ajut a la navegació i els extintors, ja que són els elements obligatoris per una embarcació d'aquestes característiques.

- Primer de tot s'han comprovat les bengales i els coets on hauria de portar 3 de cada tipus segons la pesca que realitza aquest vaixell, però, després de l'inspecció s'afirma que aquesta embarcació **NO DISPOSA** d'aquests elements.

- L'embarcació disposa d'un cercol salvavides amb un cap de 25 metres i una balisa enganxada a aquest encara que no es troba en el lloc adequat de l'embarcació, ja que s'hauria de trobar al pont de comandament. La propera revisió es al: **02/2016**



IMATGE(39) - Cercol salvavides

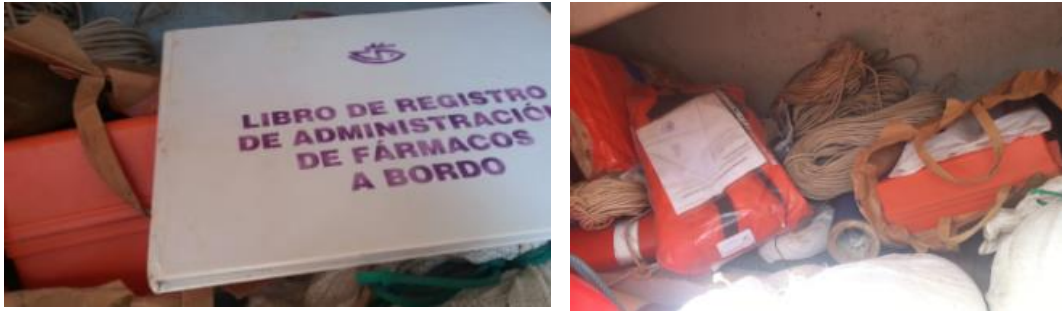
- La radiobalisa es troba enganxada al pont de comandament i té dat de caducitat al: **2015**



IMATGE(40) - Radiobalisa

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

- La farmaciola de tipus B, porta en llicència tots els medicaments adjunta un llibre de registres de fàrmacs, l'únic inconvenient es que com quasi tota la resta d'elements no es troba degudament trincada ni en un lloc on la temperatura sigui òptima per el seu manteniment.



IMATGE(41 - 42) - Farmaciola

- Els extintors es troben a la sala de màquines i es troben dos extintors de pols seca. un de 3 quilograms i un altre de 6 quilograms, en aquest cas aquests aparells si que estan degudament trincats. La pròxima revisió que han de passar es al: **gener del 2015**



IMATGE(43) - Extintors de pols seca

- L'embarcació esta obligada a portar 5 llums de pesca per el tipus de pesca que realitza, ja que el palangre es un art de pesca que es pesca durant tota la nit i matinada, juntament amb tres focus a 24 V. Apart de les 5 llums de pesca (3 vermelles i 2 blanques) han de portar les llums de posició de bavor i estribord al pont. **S'ha comprovat que les 7 llums funcionen correctament.**

Disseny de la metodologia per l'inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú



IMATGE(44) - Llums de pesca

- El vaixell està dotat de dues armilles salvavides degudament homologades amb el **certificat d'inspecció al dia i el símbol de conformitat europea**. La data de la pròxima revisió es al: **02/2016**



IMATGE(45 - 46) - Armilles salvavides

- Els aparells nàutics a bord, son un gps, una sonda, el radar, NAVTEX, VHF i una VHF d'emergència. Dels quals menys el NAVTEX els demes són obligatoris per una navegació segura. Tos ells es troben al pont de comandament.



IMATGE(47 - 48) - Aparells nàutics

- La majoria de materials a bord no es troben degudament trincats, tan a la coberta com als allotjaments que posseeix el vaixell i això es un problema per la seguretat en la navegació sobretot en dies de mal temps. Així mateix no hi ha una passarel·la entre el moll i el vaixell per realitzar un embarcament segur.



IMATGE(49) - Ormeigs de pesca

7. Conclusions

Després dels objectius marcats per l'elaboració d'aquest treball, a la finalització d'aquest TFC es podria dir que han estat complerts.

Un cop organitzat com seria l'estructura d'aquest treball, on hi haurien dues parts, es va decidir que la primera seria més informativa. En aquesta s'ha descrit un breu resum de com s'ha anat formant la historia pesquera a la ciutat de Vilanova i la Geltrú, la creació del port pesquer, així com els diferents arts de pesca que es poden trobar en l'actualitat o com d'altres que ja han desaparegut degut diferents situacions produïdes al llarg del temps. Un cop estava tot situat una mica en la historia de la pesca d'aquesta ciutat es va comprovar la situació actual dels pescadors, per això, de cada art de pesca es troba un breu perfil de pescador generalitzat de cada art de pesca, per conèixer l'àmbit social al port de Vilanova. Pel que fa la part econòmica que viuen els pescadors en l'actualitat no es de les millors èpoques que han viscut, ja que, any rere any, veuen com les captures pesqueres disminueixen i proporcionalment també ho fan els seus ingressos, per això en el treball es troben diferents gràfics on es poden veure com ha sigut l'evolució de les captures en els darrers anys com les diferents captures separades per cada art de pesca.

Pel que fa la segona part del treball, es pot dir que una part més pràctica, es pot trobar primer de tot les normes reguladores en el camp de la pesca tan en l'àmbit nacional com en l'internacional i els tipus d'inspeccions que es produeixen a bord dels vaixells. Un cop ha quedat clar el tipus de Reial Decret que s'aplicaria pel tipus de vaixells amb que es volien treballar, en aquest cas vaixells inferiors a 24 metres d'eslora, ja que la majoria de embarcacions que es troben al port pesquer de Vilanova i la Geltrú tenen aquestes dimensions, s'ha realitzat una petita metodologia d'inspecció amb diferents punts que s'han de tenir en compte a l'hora de passar una revisió/inspecció en un vaixell de pesca d'aquestes dimensions perquè tots els camps respecte a la seguretat del vaixell i de la tripulació que hi treballa i navega en ell es compleixi.

També s'ha tingut en compte tots els certificats que han de portar aquests tipus de vaixells i que estiguin expedits per l'administració corresponents, en aquest cas, per la Capitania Marítima de Vilanova i la Geltrú, explicats anteriorment en el treball cadascun d'ells.

Un cop s'ha dissenyat aquesta metodologia de treball, a partir d'aquesta base, s'ha portat a terme a bord de dos vaixells pesquers del port de Vilanova, un vaixell d'arts menors i una vaixell de pesca de palangre.

Els vaixells com ja s'intuïa no han superat al 100% la revisió que s'ha portat a terme, ja que en alguns aspectes molt clars de seguretat a bord no complien amb la normativa i tot així surten cada dia a treballar. En el tram de l' inspecció dels vaixells també s'ha dut a terme un '*Check List*' publicat a l'annex on també s'expressa les anomalies que es poden trobar en les embarcacions revisades.

Tot el treball s'ha fet en base a la informació buscada abans de la realització d'aquest, per fer la primera part les fonts principalment son o bé d'arxius de la Confraria de Pescadors de Vilanova o de llibres antics que expliquen la historia de la pesca o bé de les pàgines webs. La segona part del treball s'ha realitzat a partir de l' informació trobada en els pertinents convenis de seguretat en la mar i principalment convenis nacionals relacionats amb la pesca com el Reial Decret 543/2007.

Com opinió personal, puc dir que en l'àmbit de les inspeccions l' han de dur a terme persones competents que siguin capaces d'interpretar les normes i tinguin capacitat pròpia de valoració de l'estat del vaixell, ja que, en joc està la seguretat de vides humanes. Encara que per desgracia pel que he pogut veure fent aquest treball, els vaixells pesquers no compleixen la normativa corresponent en algun aspecte o algun altre i això es molt perillós.

Per altra banda gracies a l'elaboració d'aquest treball e pogut comprovar realment la situació en que es troba la pesca actual a la ciutat de Vilanova i la situació en la que es treballa actualment, així com aprendre les normes reguladores d'aquest camp i tots els certificats pertinents que existeixen i en quant a l'expedició i renovació dels diferents certificats és l'administració de cada govern contractant l'organisme a qui li competeix aquest procediment. La funció d'aquests documents és la de certificar el compliment dels diferents convenis i normatives que regulen les inspeccions – inspecció de les línies de càrrega, de plans d'emergència, de gestió de la seguretat, etc. -. També els certificats obligatoris dels diferents convenis internacionals asseguren una navegació més segura i una millor protecció del medi ambient en els bucs de pesca inferiors a 24 metres d'eslora i a més a més, que els anteriors certificats impliquen unes inspeccions periòdiques que fan el vaixell que el vaixell sigui més segur i allargui la seva vida.

8. Bibliografia

[1] Reial Decret 543/2007, de 27 de abril, pel que es determinen las normes de seguretat i de prevenció de la contaminació a complir pels bucs pesquers menors de 24 metres d'eslora (L).

[2] Protocol de Torremolinos de 1993 relatiu al Conveni Internacional de Torremolinos para la seguretat dels bucs pesquers, 1977, fet a Torremolinos el 2 d' abril del 1993.

[3] Marpol 73/78 is the International Convention for the Prevention of Pollution From Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978.

[4] Reial decret 1216/1997 de disposicions mínimes de seguretat i salut a bord dels bucs de pesca.

[5] SOLAS - *Safety of Life at Sea* - (Consolidate Edition) 2009. Consolidated Text of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, and Its Protocol of 1988 Articles, Annexes and Certificates. All Amendments in Effect from 1 July 2009.

[6] Apunts i notes de classe de l' assignatura “*Seguretat i lluita contra la contaminació*”. Barcelona 2014.

[7] Arxius de la Confraria de Pescadors de Vilanova i la Geltrú 2014.. En el qual es determinen les embarcacions en vigor i les captures de l'any 2014.

[8] Xavier García - La vida marinera a Vilanova i la Geltrú - Editorial Selecta 1980

Webs consultades

[9] <http://www.gencat.cat/>

[10] <http://www.llotjavilanova.com>

ANNEXOS

ANNEX I

Totes les inspeccions i la metodologia bàsica dissenyada en aquest treball ha estat a partir d'aquest Reial Decret on l'àmbit d'aplicació es a vaixells de pesca menors de 24 metres d'eslora (L).

Reial Decret 543/2007

El REIAL DECRET 543/2007, del 27 d'Abril, pel qual es determinen les normes de seguretat i prevenció de la contaminació a complir pels bucs pesquers menors de 24 metres d'eslora.

La major part de l'activitat pesquera a Espanya es duu a terme en embarcacions menors de 24 metres d'eslora (L), les quals no estan incloses en l'àmbit d'aplicació dels reials decrets existents, sinó subjectes a una normativa dispersa que regula aspectes parcials.

El Reial decret 1837/2000, de 10 de novembre, pel qual s'aprova el Reglament d'inspecció i certificació de bucs civils, s'aplica als aspectes procedimentals i als relacionats amb les inspeccions i l'obtenció de certificats; l'Ordre de 29 de juliol de 1970 per la qual s'estableixen les normes d'estabilitat per a bucs pesquers i l'Ordre de 17 de novembre de 1947 sobre altures mínimes de línies de màxima càrrega, regulen prescripcions tècniques referides a la seva construcció.

D'aquesta manera, s'ha establert un marc legal que pugui aplicar-se a tots els bucs pesquers de menys de 24m. d'eslora, per així garantir el compliment dels objectius que estableix l'article 74 de la Llei 27/1992, de 24 de novembre.

El Reial decret 543/2007 de 27 d'abril consta de consta de 21 articles distribuïts en tres capítols i nou annexos on es detallen totes les especificacions tècniques referents a la seguretat.

Article 1. Objecte.

Aquest reial decret té per objecte la determinació de les normes tècniques, de seguretat i prevenció de la contaminació que han de complir totes les embarcacions pesqueres amb coberta, coberta parcial i sense coberta, abanderades a Espanya, i l'eslora de la qual (L) sigui inferior a 24 metres (m).

Article 3. Àmbit d'aplicació.

1. Les normes d'aquest reial decret s'aplicaran a totes les embarcacions pesqueres bandereres a Espanya d'eslora (L) menor de 24 m, amb les especificacions contingudes en els diferents annexos respecte dels bucs existents.

2. Les prescripcions d'aquest reial decret no seran aplicable a les embarcacions destinades exclusivament a:

- A) Les activitats pesqueres que es practiquin enaigües continentals;
- B) L'esport o l'esbarjo;
- C) El transport de peix;
- D) La recerca i formació del personal;
- E) L'elaboració de peix o d'altres recursos vius del mar;
- F) L'auxili d'instal·lacions pesqueres amb arts fixes, tals com a almadraves;
- G) L'auxili d'explotacions d'aqüicultura.
- H) Artefactes dedicats al cultiu o estabulació d'espècies marines.

3. El que es disposa en aquest reial decret s'entén sense perjudici de les prescripcions objecto de la Llei 31/1995, de 8 de novembre, de Prevenció de riscos laborals, les seves normes de desenvolupament i, en particular, el Reial decret 1216/1997, de 18 de juliol, pel qual s'estableixen les disposicions mínimes de seguretat i salut en el treball a bord dels bucs de pesca.

Article 4. Classificació de les embarcacions de pesca d'eslora (L) menor de 24 metres.

A l'efecte del que es disposa en l'article 4.2 del Reglament d'inspecció i certificació de bucs civils, aprovat pel Reial decret 1837/2000 i en aquest reial decret, les embarcacions de pesca d'eslora L menor de 24 metres es classifiquen en:

- a) Embarcacions de pesca local, que són les que exerceixen la seva activitat sense allunyar-se de la costa més de 10 milles.
- b) Embarcacions de pesca litoral, que són les que exerceixen la seva activitat dins de la zona compresa entre el litoral i la línia de 60 milles paral·lela al mateix i entre els paral·lels 52° N i 20° N.
- c) Bucs i embarcacions de pesca d'altura, que són els que exerceixen la seva activitat

fora de l' expressada línia de 60 milles i a la zona compresa entre els paral·lels 60° N i 35° S i els meridians 52° I i 20° O.

d) Bucs i embarcacions de pesca de gran altura, que són els que exerceixen la seva activitat sense limitació de mars ni distàncies a la costa fora de les zones compreses anteriorment.

2. De conformitat amb el que es disposa en l'article 23.2 del Reglament d'inspecció i certificació de bucs civils, la classificació dels bucs pesquers es realitzarà per la Direcció general de la Marina Mercant en aprovar el permís de construcció i serà confirmada en efectuar el reconeixement inicial previ a la posada en servei del vaixell.

Article 5. Matrícula dels bucs i embarcacions.

1. Tots els bucs i embarcacions de pesca subjectes a l'àmbit d'aplicació d'aquest reial decret portaran la matrícula fixada a tots dos costats de la proa, a la màxima altura possible sobre la línia de flotació, de manera que pugui veure's amb claredat tant des del mar com des de l'aire.

2. Quan es tracti de bucs d'eslora inferior a 12 m, l'altura de les lletres i dels nombres que componen la matrícula serà, almenys, de 10 centímetres (cm) i l'amplària del traç de, almenys, 1 cm quan es tracti de vaixells d'eslora igual o superior a 12 m però inferior a 17 m, l'altura de les lletres i dels nombres serà, almenys, de 25 cm i l'amplària mínima del traç de, almenys, 4 cm.

Quan es tracti de bucs de 17 o més m d'eslora, l'altura mínima de les lletres i dels nombres serà de 45 cm i l'amplària mínima del traç utilitzat almenys de 6 cm.

3. Els colors que hauran d'utilitzar-se seran el blanc sobre color fosc o negre sobre color clar.

4. Les lletres i nombres que es pintin o fixin sobre el vaixell no hauran de poder esborrar-se, modificar-se, resultar il·legibles, recobrir-se, arrencar-se o desprendre's, ni ocultar-se.

CAPÍTOL II

Normes tècniques, marc de seguretat i prevenció de la contaminació.

Article 7. Normes de disseny, construcció i manteniment.

1. Les normes per al disseny, construcció i manteniment del casc, la maquinària principal i auxiliar i les instal·lacions elèctriques i automàtiques d'una embarcació pesquera seran les que estiguin en vigor en la data de la seva construcció o de la seva

incorporació a l'activitat pesquera en cas de tractar-se d'un vaixell transformat, especificades per a la seva classificació i s'ajustaran a les prescripcions tècniques dels diferents annexos d'aquest reial decret.

2. Les embarcacions pesqueres la construcció de les quals s'hagi dut a terme de conformitat amb les regles actualitzades que a aquest efecte tingui establertes una organització reconeguda, seran considerades adequades.

Article 8. Construcció, integritat d'estanqueïtat i amarri i fondejo.

Les embarcacions pesqueres noves i les que hagin sofert obres de reforma o gran reparació es projectaran i construiran de manera que la resistència i la construcció del casc, les superestructures, les casetes, els guarda calor de màquines, les escotilles i qualssevol altres estructures, així com l'equip d'amarra i fondeig, permetin fer front a totes les condicions previsibles del servei al fet que es destini l'embarcació i respondran al prescrit en l'annex I.

Article 9. Estabilitat i francbord.

1. Les embarcacions pesqueres noves, així com les obres de reforma i grans reparacions que es realitzin en les ja existents i que puguin afectar a les seves característiques d'estabilitat, es projectaran i construiran de manera que es compleixin les prescripcions de l'annex II.

2. El compliment dels criteris d'estabilitat no assegura la immunitat del vaixell al sotsobre en qualsevol circumstància, ni eximeix al patró de les seves responsabilitats. Els patrons de les embarcacions objecto d'aquest reial decret s'asseguraran que l'estiba de la càrrega es realitzi de manera que es compleixin en qualsevol circumstància els criteris establerts a aquest efecte en l'annex II.

3. Les embarcacions hauran de ser dissenyades, construïdes i operades de manera que en totes les condicions operatives previsibles, el francbord sigui adequat per garantir els següents extrems:

a) La resistència estructural de l'embarcació ha de ser suficient per al calat màxim de servei previst.

Els bucs la construcció dels quals i manteniment es duguin a terme d'acord amb les regles d'una organització reconeguda es considerarà que posseeixen resistència suficient.

b) El compliment dels criteris d'estabilitat prescrits en aquest reial decret.

c) Oferir una seguretat raonable per a les persones que treballin en coberta o a les

àrees exposades a la intempèrie.

d) Tenir un marge de seguretat raonable per prevenir l'entrada d'aigua en els espais tancats tenint en compte els mitjans de tancament previstos i contra la influència de l'aigua embarcada i retinguda en la coberta.

4. A les citades embarcacions se'ls assignarà un francbord suficient per complir tots els requisits de l'apartat 3 anterior. El francbord assignat se subjectarà al que es disposa en l'annex II.

Article 10. Instal·lacions de màquines.

Els sistemes de propulsió principal, de control, de canonades de vapor, de combustible líquid, d'aire comprimit, circuit de refrigeració, les màquines auxiliars, calderes i altres recipients a pressió, la disposició de les canonades i circuits de bombament, l'equip i els aparells de govern, seran projectats, construïts, provats i mantinguts d'acord amb les prescripcions tècniques de l'annex III.

El que es disposa en aquest article i en l'annex III, serà aplicable al projecte i construcció de totes les embarcacions noves, així com a les reformes i grans reparacions de les existents iguals o majors de 12 m d'eslora (L).

Article 11. Instal·lacions elèctriques.

El projecte, construcció, les proves i el manteniment de les instal·lacions elèctriques hauran de garantir l'energia necessària per mantenir al vaixell en condicions normals de funcionament i habitabilitat, els serveis essencials per a la seguretat, i la protecció de la tripulació i del vaixell enfront de riscos de naturalesa elèctrica, tal com es disposa en l'annex IV.

El que es disposa en aquest article i en l'annex IV serà aplicable al projecte i construcció d'embarcacions noves, així com a les reformes i grans reparacions de les existents, excepte les classificades com de pesca local.

Article 12. Prevenció, detecció i extinció d'incendis.

Les mesures de seguretat que afectin a la prevenció, detecció i extinció d'incendis, i a l'equip contra incendis, són aplicable a les embarcacions de nova construcció, i també a les obres de transformació i grans reparacions de les existents, que es recullen en l'annex V.

Article 13. Dispositius de salvament i protecció de les tripulacions.

1. Les embarcacions pesqueres noves i les embarcacions existents, quan

experimentin una reforma o gran reparació, compliran íntegrament les prescripcions recollides en l'annex VI.

2. El que es disposa en aquest article, així com les previsions contingudes en l'annex VI, es compliran amb caràcter general, sense perjudici del que es disposa en les normes relatives a la salut i seguretat a bord recollides contingudes en els convenis internacionals ratificats per Espanya que siguin aplicable i del que es disposa en la Llei 31/1995, de 8 de novembre, de prevenció de riscos laborals, i en el Reial decret 1216/1997, de 18 de juliol, pel qual s'estableixen les disposicions mínimes de seguretat i salut en el treball a bord dels bucs de pesca.

Article 14. Seguretat de la navegació.

Les embarcacions pesqueres noves hauran de complir els preceptes relatius a la seguretat de la navegació que es contenen en l'annex VII.

Article 15. Prevenció de la contaminació.

Les embarcacions pesqueres compliran amb el regulat en l'annex VIII, en les seves parts: A sobre prevenció de la contaminació per hidrocarburs, B sobre prevenció de la contaminació per escombraries, C sobre prevenció de la contaminació per aigües brutes dels bucs i D sobre prevenció de la contaminació atmosfèrica causada per les emissions d'òxids de nitrogen (Nox) de les fuites dels motors dièsel.

CAPÍTOL III

Inspeccions, reconeixements, certificacions i règim sancionador

Article 16. Règim general de les inspeccions.

Amb caràcter general els bucs i embarcacions pesqueres menors de 24 m d'eslora (L) se sotmetran al règim d'inspecció i control establert pel Reglament de certificació i inspecció de bucs civils, que els serà aplicable amb les especificitats previstes en aquest reial decret.

Article 17 Inspecció i control per a l'abanderament a Espanya de bucs importats.

1. Tots els bucs o embarcacions pesqueres provinents d'una altra bandera que sol·licitin el seu abanderament a Espanya seran sotmesos, per a l'extensió de nous certificats, a reconeixements del tipus de renovació, regulats en l'article 36 del Reglament d'inspecció i certificació de bucs civils, corresponents a la seva classe, grandària i data de construcció, i els seran aplicats tots els requisits dels convenis

internacionals corresponents, a més de tots els requisits addicionals de la reglamentació nacional corresponents a la seva classe i grandària.

2. Una vegada obtingut el pavelló espanyol, aquests bucs es regiran amb caràcter general pel que es disposa en el citat reglament, per aquest reial decret i per la normativa nacional d'aplicació als bucs de pavelló espanyol.

3. A l'efecte d'aplicació d'aquest reial decret, els bucs legalment importats tindran la següent consideració:

A) Pel que fa als materials, disposició del casc, superestructures, aïllaments, maquinària, instal·lacions fixes contra incendis i altres elements estructurals, seran considerats com a bucs existents, per la qual cosa compliran si més no amb la reglamentació nacional que estigués en vigor en la data de la seva construcció.

B) Pel que fa a l'equip radioelèctric, de salvament incloses basses i pots salvavides, i equip contra incendis que no pertanyin a instal·lacions fixes, seran considerats com a bucs nous, per la qual cosa compliran si més no amb la reglamentació nacional que estigui vigent en el moment del seu abanderament.

C) Si per complir amb el requerit per algun dels punts anteriors calgués efectuar obres en el vaixell, es tindrà en compte el previst per a les mateixes en aquest reial decret.

Article 18. Reconeixements i certificats.

1. Les embarcacions de pesca estaran subjectes als reconeixements següents:

A) Inicial, per a l'expedició del certificat de conformitat i del document d'informació tècnica.

B) De renovació del certificat de conformitat, cada cinc anys a partir de l'emissió inicial del certificat, per a les compreses entre eslora (L) igual o major de 6 metres i menor de 24 metres.

C) Intermedi, pel confirmo del certificat de conformitat entre el segon i tercer any a partir del reconeixement inicial o de renovació, per a les compreses entre eslora (L) igual o major de 12 metres i menor de 24 metres.

D) Extraordinaris, de manera aleatòria, per confirmar l'exactitud de la auto certificació anual.

E) En sec del casc de les embarcacions de fusta d'eslora (L) igual o major de 6 metres, cada any.

F) Addicional, després d'obres de reforma.

2. Les embarcacions de pesca objecto d'aquest reial decret hauran de disposar dels certificats següents:

A) Certificat de Conformitat.

B) Informació Tècnica per a bucs de menys de 24 metres d'eslora (L) solament per a les embarcacions noves.

C) Certificat d'arqueig GT.

D) Acta d'estabilitat solament per a les embarcacions d'eslora (L) igual o major de 12 metres.

3. A les embarcacions existents se'ls expedirà un certificat de conformitat després del reconeixement de renovació del seu certificat de navegabilitat caducat.

Article 19. Auto-certificació anual.

1. A més del compliment del prescrit en l'article anterior, l'armador o el seu representant legal han de comprovar periòdicament l'estat del vaixell, per confirmar que:

A) Tots els dispositius de lluita contra incendis, salvavides i equip de seguretat a bord han estat mantinguts adequadament i el seu període de validesa no ha expirat.

B) L'equip de radiocomunicacions funciona correctament.

C) L'equip d'ajuda a la navegació, publicacions nàutiques, llums i senyals acústics, exigides per l'annex VII, es troben a bord i funcionen correctament o no s'ha efectuat cap alteració, ni s'ha sofert dany o deterioració algun durant el servei del vaixell, que afecti al compliment d'aquest reial decret o a l'estabilitat del vaixell.

D) Les portes estances funcionen correctament.

E) L'entrenament i certificació de la tripulació són els adequats.

2. L'exacte compliment dels aspectes anteriors quedarà reflectit en el document de auto-certificació anual conforme al format que es recull en l'annex IX, que podrà adquirir-se a la seu dels òrgans perifèrics de l'Administració marítima. Aquest document serà emplenat per tècnic o entitat col·laboradora competent i haurà d'estar signat per l'armador o el seu representant legal cada any. Una vegada signat el document es remetrà a la capitania marítima de la seva zona d'operacions o del seu port basi i es conservarà a bord una còpia del mateix a l'efecte de qualsevol inspecció.

Article 20. Models de certificats.

Els certificats exigits per l'article 18 i la auto-certificació anual regulada en l'article 19 es formalitzaran amb subjecció als models que figuren en l'annex IX.

Article 21. Règim sancionador.

L' incompliment de les obligacions regulades en aquest reial decret constitueixen infraccions administratives en l'àmbit de la marina civil i seran sancionades segons el

previst en la Llei 27/1992, de 24 de novembre.

Disposició addicional Règim aplicable en matèria de radiocomunicacions.

Els equips i aparells radioelèctrics, els seus components i els aspectes de seguretat relacionats amb els mateixos es regularan pel que es disposa en el Reglament de radiocomunicacions marítimes, aprovat pel Reial decret 1185/2006, de 16 d'octubre.

Disposició transitòria. Aplicació als bucs pesquers existents.

Els bucs pesquers existents hauran de complir amb les prescripcions objecto d'aquest reial decret que els són aplicables amb subjecció als següents criteris:

a) Hauran de complir el que es disposa en l'annex VI, sobre dispositius de salvament i protecció de la tripulació, prèviament a la substitució del certificat de navegabilitat pel de conformitat d'acord amb el previst en l'apartat 3 de l'article 18.

b) Amb caràcter previ al primer reconeixement reglamentari que s'efectuï amb posterioritat a l'entrada en vigor d'aquest reial decret, hauran de complir amb les prescripcions següents. 1a. Amb les obligacions al fet que es refereixen els epígrafs

2 (Aparells nàutics);

3 (Instruments i publicacions nàutiques),

4 (Llums, marques i senyals acústics) de l'annex VII.

2a. Amb la part A (Prevenició de la contaminació per hidrocarburs) i la part B (Prevenició de la contaminació per les escombraries dels bucs) de l'annex VIII.

3a. Amb l'epígraf 12 (Descàrrega d'aigües brutes) de la part C de l'annex VIII.

4a. Amb la part D (Prevenició de la contaminació atmosfèrica causada per les emissions d'òxids de nitrogen de les fuites dels motors dièsel) de l'annex VIII, quan els motors dels bucs superin els límits de potència que estableix l'epígraf 13. a, 1r.) i 2n.) d'aquest annex.

Disposició derogatòria. Derogació normativa.

Queden expressament derogades l'Ordre de 29 de juliol de 1970 per la qual s'estableixen les normes d'estabilitat per a bucs pesquers i l'Ordre de 17 de novembre de 1947, sobre altures mínimes de línies de màxima càrrega.

Així mateix, queden derogades quantes disposicions d'igual o inferior rang s'oposin al previst en aquest reial decret.

Disposició final primera. Modificació del Reial decret 1032/1999, de 18 de juny, pel qual es determinen les mesures de seguretat a complir pels bucs pesquers d'eslora igual o

superior a 24 metres.

L'apartat 3 de la regla 8, capítol VII, parteix B de l'annex I del Reial decret 1032/1999, de 18 de juny, pel qual es determinen les mesures de seguretat a complir pels bucs pesquers d'eslora igual o superior a 24 metres, tindrà la redacció següent:

«3. Per a cadascuna de les persones que es trobin a bord, es portarà la corresponent armilla salvavides de tipus aprovat segons el Reial decret 809/1999 per l'abandonament del vaixell.

Es disposaran d'armilles de respecte a raó de una per a cada 6 persones. Els tripulants dels bucs pesquers, l'activitat dels quals es realitzi sobre coberta, hauran de portar posada una armilla o dispositiu salvavides d'inflat automàtic, quan l'estat de la mar o del vent així ho aconselli que, sense entorpir els seus moviments, sigui apte per mantenir-los a flotació en cas de caiguda a l'aigua.

Aquestes armilles o dispositius salvavides seran d'inflat automàtic i estaran aprovats d'acord amb el prescrit pel Reial decret 809/ 1999 o estàndard internacional reconegut, i seran diferents als exigits en la normativa vigent sobre dispositius de salvament exigits per seguretat en cas d'abandó del vaixell, sempre que reuneixin les condicions d'efectivitat necessàries per a la fi proposada. És responsabilitat del Patró l'exigir l'ús d'aquestes armilles quan la situació així ho requereixi.»

Disposició final segona. Títol competencial.

Aquest reial decret es dicta a l'empara del que es disposa en l'article 149.1.20a. de la Constitució espanyola que atorga l'Estat competència exclusiva en matèria de marina mercant.

Disposició final tercera. Habilitació normativa.

1. S'autoritza al Ministre de Foment per modificar el contingut de qualsevol dels annexos I a VIII, sempre que la modificació venja imposada per avanços tècnics o per canvis introduïts per la normativa europea o els convenis internacionals aplicables.
2. Així mateix es faculta al Director General de la Marina Mercant per modificar els models de certificats que integren l'annex IX, quan aquesta modificació venja imposada per canvis en la legislació.

Disposició final quarta. Entrada en vigor.

Aquest reial decret entrarà en vigor als tres mesos de la seva publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat». Dau a Madrid, el 27 d'abril de 2007.

ANNEX II

Embarcació d'arts menors

Els apartats que surten senyalats en vermell representat una falta greu per l'embarcació inspeccionada i no tindria que haver superat l' inspecció anterior.

Nº1: NAVEGABILITAT I ESTABILITAT	SI	NO	ND
Es manté en bones condicions de navegabilitat i amb certificat en vigor?	X		
Es troba a bord i localitzada la informació sobre les característiques d' estabilitat?	X		
Hi ha condicions de navegació no previstes en la documentació d' estabilitat?		X	
Les instruccions d'estabilitat del vaixell s'observen estrictament?		X	

Nº2: INSTAL·LACIÓ MECÀNICA I ELECTRICA	SI	NO	ND
Garanteix la instal·lació elèctrica una protecció eficaç de la tripulació contra els perills elèctrics?	X		
La font d'energia d'emergència està situada fora de la càmera de màquines i l'espai que l'allotja està ben ventilat?			X
Garanteix un funcionament adequat i simultani dels equips i instal·lacions d'emergència durant, almenys, el temps projectat?			X
El quadre principal de distribució d'electricitat i el quadre d'emergència estan instal·lats de tal forma que no poden estar exposats simultàniament a l'aigua o al foc?	X		
Els quadres de distribució disposen d'indicacions clares?	X		
Es revisa periòdicament l'equip?	X		
Es proven i es mantenen en correcte estat de funcionament tots els dispositius de navegació?	X		
Es prova i s'examina periòdicament tot l'equip utilitzat per a la càrrega i descàrrega?			X
Els components dels mecanismes de tracció, del mecanisme de càrrega i descàrrega i dels altres equips afins es mantenen en bones condicions de funcionament?			X
Les instal·lacions de refrigeració i d'aire comprimit es mantenen correctament i es revisen periòdicament?			X
Els aparells de cuina i electrodomèstics que utilitzen gasos pesats s'utilitzen en espais ventilats i vetllant perquè			X

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

no es produeix una acumulació perillosa de gas?			
Els cilindres que continguin gasos inflamables i altres gasos perillosos porten clarament indicats els seus continguts i s'emmagatzemen en cobertes obertes?			
Totes les vàlvules, reguladors de pressió i canonades connectades a aquests cilindres estan protegides contra tot dany?			

Nº3: INSTAL·LACIÓ DE RADIOCOMUNICACIÓ	SI	NO	ND
Es porten a bord els certificats i documents de servei que el vaixell està obligat a portar?	X		
Es troba a bord l'equipament mínim obligatori d'acord amb els Certificats que el vaixell està obligat a portar?		X	
Està a bord la Radiobalisa de 406 MHz, totalment operativa i disposada per ser usada en cas d'una emergència?	X		
Està a bord l'equip de radiocomunicacions fix (VHF – OM/OC – Inmarsat) i totalment operatiu?	X		
Està a bord el respondedor de radar , totalment operatiu i disposat per ser usat en cas d'una emergència?			X
Està a bord el VHF portàtil per a emergències, totalment operatiu i disposat per ser usat en cas d'una emergència?	X		
Estan a bord les radiobalises personals que han de portar els treballadors que realitzen feines en coberta, estan operatives i van unides a l'armilla auto-inflable?	X		
Estan a bord els equips radio-electrònics d'ajuda a la navegació (Sonda, Radar, GPS, NAVTEX, AIS) i totalment operatius?	X		
La caixa blava (sistema de localització de bucs pesquers) està operativa?			X
Estan operatives totes les fonts d'energia que el vaixell està obligat a portar (grups generadors auxiliars, bateries)?	X		
Estan operatives les antenes transmissores i receptores associades als equips de radiocomunicacions i radionavegació?			X

Nº4: VIES I SORTIDES D'EMERGÈNCIA	SI	NO	ND
Les vies i sortides d'emergència romanen sempre expedites?			X
Són de fàcil accés i condueixen el més directament possible a la coberta superior o a una zona de seguretat?			X

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

El nombre, la distribució i les dimensions de les vies i sortides que puguin utilitzar-se com a vies i sortides d'emergència estan adaptades al nombre màxim de persones que puguin estar presents en elles?			X
Les sortides que poden utilitzar-se com a sortides d'emergència i romanen tancades, poden ser obertes immediatament i amb facilitat en cas d'emergència per qualsevol treballador o pels equips de salvament?			X
Les vies i sortides d'emergència estan degudament senyalitzades?			X
La senyalització està fixada en els llocs adequats i és duradora?			X
Funcionen els sistemes d'il·luminació d'emergència amb suficient intensitat lumínica per als casos d'avaria de la il·luminació?			

Nº5: DETECCIÓ I LLUITA CONTRA INCENDI	SI	NO	ND
Està a bord i convenientment exposat el plànol de lluita contra incendis?		X	
Funcionen i estan revisats els detectors d'incendis i sistemes d'alarma?			X
Els dispositius de lluita contra incendis es troben sempre en el seu lloc, es mantenen revisats i en perfecte estat de funcionament i estan preparats per al seu ús immediat?	X		
Abans de qualsevol sortida del vaixell del port, es comprova que els extintors i altres equips portàtils de lluita contra incendis es troben a bord?	X		
La senyalització està fixa en els llocs adequats i és duradora?			X
Els sistemes de detecció d'incendis i d'alarma contra incendis es proven regularment i es mantenen en bon estat?			X
S'efectuen exercicis periòdics de lluita contra incendis?		X	

Nº6: VENTILACIÓ DELS LLOCS DE TREBALL	SI	NO	ND
Disposen els llocs tancats d'aire fresc a bastament?	X		
La instal·lació de ventilació mecànica es manté en bon estat de funcionament?	X		

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

Nº7: TEMPERATURA DELS ESTABLIMENTS	SI	NO	ND
La temperatura dels locals de treball és adequada a l'organisme humà?	X		
La temperatura dels allotjaments és adequada? Es manté entre 17º i 27 ºC?	X		
La temperatura dels serveis és adequada? Es manté entre 17º i 27 ºC?	X		
La temperatura dels menjadors és adequada? Es manté entre 17º i 27 ºC?			X
La temperatura dels locals de primers auxilis és adequada? Es manté entre 17º i 27 ºC?	X		

Nº8: IL·LUMINACIÓ NATURAL I ARTIFICIAL	SI	NO	ND
Els llocs de treball reben llum natural i artificial suficient i adequada?	X		
Funcionen els sistemes d'il·luminació d'emergència amb suficient intensitat lumínica per als casos d'avaría de la il·luminació?	X		
La il·luminació d'emergència es comprova periòdicament?		X	

Nº 9: TERRA, MAMPARES I SOSTRES	SI	NO	ND
Els terres són antilliscants?	X		
Els llocs de treball estan proveïts de dispositius contra caigudes (baranes, etc.) i estan lliures d'obstacles?		X	
Els llocs de treball, en els quals estan instal·lats els llocs de treball, estan proveïts d'aïllament acústic i tèrmic suficient?		X	
Els sòls i els sostres dels locals estan en condicions higièniques adequades?	X		

Nº 10: PORTES	SI	NO	ND
Es poden obrir les portes des de l'interior sense necessitat d'equips específics?	X		
Les portes es poden obrir des de tots dos costats?		X	
Funcionen correctament els dispositius de tancament de les portes?		X	

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

Nº 11: VIES DE CIRCULACIÓ I ZONES PERILLOSES	SI	NO	ND
Estan correctament equipats els passadissos, troncs, parts exteriors de les casetes amb baranes, baranes, i en general, totes les vies de comunicació?			X
Hi ha protecció adequada que eviti el risc dels treballadors de caure per la escotilla de la coberta o d'una coberta a una altra?	X		
En cas que aquesta protecció es realitzi a través d'una barana, té aquesta una altura mínima d'1 metre?			X
La seguretat dels treballadors està garantida en utilitzar accessos que s'obren per sobre de la coberta per permetre la utilització o el manteniment de les instal·lacions?	X		
Funcionen adequadament les portes de desguàs o altres dispositius per a una evacuació ràpida de l'aigua?	X		
Els bucs d'arrossegament per popa amb rampes tenen instal·lat, en la seva part superior, una porteta un altre dispositiu de seguretat de la mateixa altura que les amurades o altres mitjans adjacents, amb la finalitat de protegir als treballadors del risc de caigudes a la rampa?			X
Aquesta porteta, o dispositiu similar, s'obre i es tanca amb facilitat?			X
Aquesta porteta, o dispositiu similar, només s'obre per deixar anar i hissar la xarxa?			X

Nº 12: DISPOSICIÓ DELS LLOCS DE TREBALL	SI	NO	ND
Els treballadors estan protegits contra les caigudes a bord o al mar tenint expedites les zones de treball i estant protegides contra el mar?		X	
Són suficientment espaioses les zones de manipulació del peix?	X		
Els comandaments de l'equip de tracció estan instal·lats en una zona suficientment àmplia per permetre als operadors treballar sense molèsties?	X		
Els equips de tracció estan proveïts de dispositius de seguretat adequats per a emergències, inclosos els dispositius de parada d'emergència?	X		
L'operador dels comandaments de l'equip de tracció té una visió adequada del mateix i dels treballadors que estan pescant?	X		
Funciona correctament el sistema de comunicació entre el pont i la coberta de treball?			X
Està reduït al mínim el recorregut al descobert dels viradors, dels cables d'arrossegament i de les peces mòbils de l'equip?	X		

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

S'utilitzen com a sistema de control per al trasllat de càrregues, especialment en els bucs d'arrossegament, mecanismes de bloqueig de la porta de la xarxa d'arrossegament?			X
--	--	--	---

Nº13: ALLOTJAMENTS	SI	NO	ND
Els allotjaments i els locals de serveis tenen unes condicions de temperatura, ventilació, il·luminació i soroll adequades?	X		
Els locals de servei quan existeixin i els mitjans d'accés als mateixos, ofereixen protecció adequada contra les inclemències meteorològiques i el mar, les vibracions, el soroll i les emanacions procedents d'altres zones?	X		
La cuina i el menjador, tenen les dimensions adequades, estan suficientment il·luminades i ventilades i són fàcils de netejar?			X
Estan els filtres de cuina nets de greixos, etc.?			X
Existeixen refrigeradors o altres mitjans d'emmagatzematge d'aliments a baixa temperatura?			X

Nº14: INSTAL·LACIONS SANITÀRIES	SI	NO	ND
Hi ha lavabos i excusats, degudament mantinguts?	X		
Aquests locals, estan degudament ventilats?	X		
Disposa, cada treballador, d'un espai per guardar la roba?	X		

Nº15: PRIMERS AUXILIS	SI	NO	ND
Està en vigor el certificat de revisió de la farmaciola?	X		
Està convenientment amarrat i allunyat dels focus de calor?		X	
Les condicions de conservació actuals són bones?		X	
Ha caducat algun medicament en l'última marea?		X	
El responsable sanitari a bord té en vigor el certificat de formació sanitària que li correspon?	X		
Es disposa de la "Guia Sanitària a bord" del *ISM?	X		
Es disposa del llibre de registre d'administració de fàrmacs a bord amb espai per a anotacions?	X		
Es disposa del llibre de revisió de la farmaciola amb espai per a una nova revisió?	X		
L'accés a la farmaciola està convenientment senyalitzat?		X	

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

S'han revisat els medicaments que han d'anar en nevera? *	X		
S'ha revisat el material que va fora de calaixos (ampolla d'oxigen, etc.)? *	X		
L'ampolla d'oxigen està suficientment *trincada i lluny de focus de calor i dels rajos directes del sol? *		X	
S'ha comprovat la pressió de l'ampolla d'oxigen? *	X		
Van dones a bord? **		X	
Es va a pescar en zona *palúdica? ***		X	

(*) Solament en farmacioles A i/o B.

(**) En cas afirmatiu, cal portar un envàs de 10 ml de *metilergometrina 0,25 mg/ml. (Gotes) i si es tracta d'una farmaciola A o B, a més una caixa amb tres butllofes d'1 ml de *metilergometrina 0,2 mg.

(***) En cas afirmatiu, revisar si es disposa dels medicaments *cloroquina, quinina, *mefloquina, *atovacuona+*proguanil i test ràpid per a paludisme.

Nº16: ESCALES I PASSAREL·LES D'EMBARCAMENT A BORD	SI	NO	ND
Es disposa de mitjans d'embarcament que ofereixin un accés apropiat i segur al vaixell?		X	
Estan adequadament mantinguts els mitjans d'embarcament?		X	

Nº17: SOROLL	SI	NO	ND
S'han adoptat les mesures tècniques necessàries perquè el nivell sonor dels llocs de treball i el dels allotjaments es redueixi el més possible?	X		

Nº18: EQUIP DE SALVAMENT I SUPERVIVENCIA A LA MAR			
Equip / Disposició	Quantitat	Operati.	Propera revisió
Bots salvavides + Equip reglamentari	---	---	---
Bots de rescat + Equipo reglamentari	---	---	---
Balses salvavides + Equip reglamentari	---	---	---
Pescants d'arriat	---	---	---
Escala d'embarcament	0	Cap	---
Il·luminat zona posada a flotació	---	---	---

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

Quadre d'obligacions i consignes per a emergències	0	---	---
Instruccions individuals	0	---	---
Exercicis periòdics	0	---	---
Armillas salvavides d'abandonament de vaixell	2		06/2015
Armillas auto-inflables de treball + radiobalisa personal + receptor d'home a l'aigua	---	---	---
Cèrcols salvavides + (llum automàtica i balisa)	1	Bona	02/2015
Vestits d'immersió	0	---	---
Ajudes tèrmiques	1	Bona	10/2014
Bengales, coets i senyals de fum	3 beng / 3 coets	Bona	10/2014
Aparells llançacaps	---	---	---
Equip de radiocomunicacions fix	1	Dolenta (Fallo a l'antena)	2016
Quadre d'orientacions per a l'emissió d'alertes de socors	0	---	---
Radiobalisa de 406 *MHz automàtica i manual	1	Bona	2015
Respondedor de radar	---	---	---
VHF portàtil per emergències	1	Bona	2016

Nº19: SEGURETAT DE LA NAVEGACIÓ			
Equip / Disposició	Quanti	Operativ	Propera revisió
Pont de comandament:			
Visibilitat adequada des del pont de govern	---	Bona	---
Aparells i medis nàutics:			
Compàs magnètic compensat i taula de desviaments	0 (No es necessari)	---	---
Comunicació entre el pont i el lloc del compàs	---	---	---
Medis per prendre marques	2	Bona	
Compàs magnètic de respecte	0 (No es nec.)	---	---
Girocompàs y repetidors	0 (No es nec.)	---	---
Comunicació entre pont de govern principal i emergència	---	---	---

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

Radar de 9 GHz	0 (No es nec.)	---	---
Sonda	1	Bona	05/2015
Indicador de velocitat i distancia	1	Bona	
Indicadors de l'angle del timó i velocitat i pas de l'hèlix	0 (No es nec.)	---	---
SIA. Sistema d'Identificació Automàtica	0 (No es nec.)	---	---
Instruments i publicacions:			
Instruments nàutics apropiats	1 (De cada instrument necessari menys llum vermella de pesca i xiulet.)	Bona (Els que es troben a bord)	
Cartes nàutiques, rumbos, llibre de fars actualitzats	0 (No es nec.)	---	---
Avisos als Navegants i taules de mareas	0 (No es nec.)	---	---
Guia Sanitària (ISM) en la farmaciola principal i en cadascun dels pots salvavides	1	Bona	---
Llums de senyals:			
Llum de senyals diürna i la seva bateria portàtil	0 (No nec.)	---	---
Joc complet de banderes	0	---	---
Codi internacional de senyals	0 (Hauria de portar)	---	---
Llums, marques i senyals acústiques:			
Llums i marques exigides pel Reglament Internacional per Prevenir els Abordatges en la Mar de 1972	2 llums de posició (verda i vermella) 2 llums de pesca blanques 3 focus d'ajuda	Dolent (Falta una llum vermella de pesca)	NO HI APAREIX CAP DATA
Sirena y campana	0 (Hauria	---	---

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

	de portar)		
--	-------------------	--	--

Nº20: EXERCICIS PERIÒDICS	SI	NO	ND
Disposicions generals:			
Està disponible a bord i convenientment exposat el Quadre d'Obligacions i Consignes per a casos d'Emergències?		X	
S'estan realitzant els exercicis periòdics reglamentaris?		X	
Es realitzen les anotacions reglamentàries en el Diari de Navegació?		X	
Està a bord el Manual de Formació?	X		
Coneix cada tripulant les seves obligacions en cas d'emergència d'acord amb l'indicat en el Quadre d'Obligacions?	X		
Coneix cada tripulant com reaccionar davant l'activació d'una alarma?	X		
Abandonament de vaixell:			
Coneix la tripulació la localització i l'ús dels cercols salvavides / armilles salvavides i de treball i vestits d'immersió?	X		
Se saben usar els senyals de socors (coets, bengales i senyals de fum)?	X		
Coneixen els tripulants quins equips s'han de transportar a la bassa i/o pot?			X
Home a l'aigua:			
Sap la tripulació com actuar en cas d'home a l'aigua?	X		
Contra-incendi:			
Està familiaritzada la tripulació amb l'equip de detecció i alarma contra incendis?	X		
En realitzar un simulacre d'incendi a bord, se sap com avaluar l' incendi i actuar de manera apropiada?	X		
Se saben utilitzar els equips de lluita contra incendis, mànegues, extintors, equips fixos d'aigua i CO2?	X		
Altres emergències:			
Està familiaritzada la tripulació amb la resta de funcions que constin en el Quadre d'Obligacions: encallada, inundació, etc.?	X		
Dispositius radioelèctrics de salvament:			
Es coneix la localització i se saben usar els dispositius radioelèctrics de salvament VHF portàtil per a emergències, radiobalisa i responentor de radar)?	X		

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

Nº21: EQUIPS DE PROTECCIÓ INDIVIDUAL	SI	NO	ND
Es proporcionen als treballadors equips de protecció individual (EPI) per l'empresari?	X		
Els EPI han estat triats d'acord amb el risc o font de perill, condicions anatòmiques i fisiològiques del treballador i amb la resta de les condicions detectades en l'avaluació de riscos?	X		
Els EPI reuneixen els requisits establerts en qualsevol disposició legal o reglamentària que els sigui aplicable?	X		
Els EPI tenen marcat CE?	X		
Els EPI tenen declaració de conformitat?	X		
Els EPI subministrats tenen fullet informatiu del fabricant?	X		
Els treballadors coneixen com utilitzar, mantenir i reposar els EPI?	X		
Utilitzen els treballadors els EPI?	X		
Es realitza un seguiment periòdic de l'ús dels EPI?	X		

ANNEX III

Embarcació de palangre de fons

Nº1: NAVEGABILITAT I ESTABILITAT	SI	NO	ND
Es manté en bones condicions de navegabilitat i amb certificat en vigor?	X		
Es troba a bord i localitzada la informació sobre les característiques d' estabilitat?		X	
Hi ha condicions de navegació no previstes en la documentació d' estabilitat?	X		
Les instruccions d'estabilitat del vaixell s'observen estrictament?		X	

Nº2: INSTAL·LACIÓ MECÀNICA I ELECTRICA	SI	NO	ND
Garanteix la instal·lació elèctrica una protecció eficaç de la tripulació contra els perills elèctrics?	X		
La font d'energia d'emergència està situada fora de la càmera de màquines i l'espai que l'allotja està ben ventilat?			X
Garanteix un funcionament adequat i simultani dels equips i instal·lacions d'emergència durant, almenys, el temps projectat?			X
El quadre principal de distribució d'electricitat i el quadre	X		

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

d'emergència estan instal·lats de tal forma que no poden estar exposats simultàniament a l'aigua o al foc?			
Els quadres de distribució disposen d'indicacions clares?	X		
Es revisa periòdicament l'equip?	X		
Es proven i es mantenen en correcte estat de funcionament tots els dispositius de navegació?	X		
Es prova i s'examina periòdicament tot l'equip utilitzat per a la càrrega i descàrrega?			
Els components dels mecanismes de tracció, del mecanisme de càrrega i descàrrega i dels altres equips afins es mantenen en bones condicions de funcionament?			X
Les instal·lacions de refrigeració i d'aire comprimit es mantenen correctament i es revisen periòdicament?			X
Els aparells de cuina i electrodomèstics que utilitzen gasos pesats s'utilitzen en espais ventilats i vetllant perquè no es produeix una acumulació perillosa de gas?			X
Els cilindres que continguin gasos inflamables i altres gasos perillosos porten clarament indicats els seus continguts i s'emmagatzemen en cobertes obertes?	X		
Totes les vàlvules, reguladors de pressió i canonades connectades a aquests cilindres estan protegides contra tot dany?	X		

Nº3: INSTAL·LACIÓ DE RADIOCOMUNICACIÓ	SI	NO	ND
Es porten a bord els certificats i documents de servei que el vaixell està obligat a portar?	X		
Es troba a bord l'equipament mínim obligatori d'acord amb els Certificats que el vaixell està obligat a portar?	X		
Està a bord la Radiobalisa de 406 MHz, totalment operativa i disposada per ser usada en cas d'una emergència?	X		
Està a bord l'equip de radiocomunicacions fix (VHF – OM/OC – Inmarsat) i totalment operatiu?	X		
Està a bord el respondedor de radar , totalment operatiu i disposat per ser usat en cas d'una emergència?			X
Està a bord el VHF portàtil per a emergències, totalment operatiu i disposat per ser usat en cas d'una emergència?	X		
Estan a bord les radiobalises personals que han de portar els treballadors que realitzen feines en coberta, estan operatives i van unides a l'armilla auto-inflable?	X		
Estan a bord els equips radio-electrònics d'ajuda a la navegació (Sonda, Radar, GPS, NAVTEX, AIS) i totalment	X		

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

operatius?			
La caixa blava (sistema de localització de bucs pesquers) està operativa?	X		
Estan operatives totes les fonts d'energia que el vaixell està obligat a portar (grups generadors auxiliars, bateries)?	X		
Estan operatives les antenes transmissores i receptores associades als equips de radiocomunicacions i radionavegació?	X		

Nº4: VIES I SORTIDES D'EMERGÈNCIA	SI	NO	ND
Les vies i sortides d'emergència romanen sempre expedites?			X
Són de fàcil accés i condueixen el més directament possible a la coberta superior o a una zona de seguretat?			X
El nombre, la distribució i les dimensions de les vies i sortides que puguin utilitzar-se com a vies i sortides d'emergència estan adaptades al nombre màxim de persones que puguin estar presents en elles?			X
Les sortides que poden utilitzar-se com a sortides d'emergència i romanen tancades, poden ser obertes immediatament i amb facilitat en cas d'emergència per qualsevol treballador o pels equips de salvament?			X
Les vies i sortides d'emergència estan degudament senyalitzades?			X
La senyalització està fixada en els llocs adequats i és duradora?		X	
Funcionen els sistemes d'il·luminació d'emergència amb suficient intensitat lumínica per als casos d'avaría de la il·luminació?			X

Nº5: DETECCIÓ I LLUITA CONTRA INCENDI	SI	NO	ND
Està a bord i convenientment exposat el plànol de lluita contra incendis?		X	
Funcionen i estan revisats els detectors d'incendis i sistemes d'alarma?	X		
Els dispositius de lluita contra incendis es troben sempre en el seu lloc, es mantenen revisats i en perfecte estat de funcionament i estan preparats per al seu ús immediat?	X		
Abans de qualsevol sortida del vaixell del port, es comprova que els extintors i altres equips portàtils de lluita contra incendis es troben a bord?		X	

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

La senyalització està fixa en els llocs adequats i és duradora?		X	
Els sistemes de detecció d'incendis i d'alarma contra incendis es proven regularment i es mantenen en bon estat?	X		
S'efectuen exercicis periòdics de lluita contra incendis?		X	

Nº6: VENTILACIÓ DELS LLOCS DE TREBALL	SI	NO	ND
Disposen els llocs tancats d'aire fresc a bastament?	X		
La instal·lació de ventilació mecànica es manté en bon estat de funcionament?	X		

Nº7: TEMPERATURA DELS ESTABLIMENTS	SI	NO	ND
La temperatura dels locals de treball és adequada a l'organisme humà?	X		
La temperatura dels allotjaments és adequada? Es manté entre 17º i 27 ºC?	X		
La temperatura dels serveis és adequada? Es manté entre 17º i 27 ºC?	X		
La temperatura dels menjadors és adequada? Es manté entre 17º i 27 ºC?			X
La temperatura dels locals de primers auxilis és adequada? Es manté entre 17º i 27 ºC?	X		

Nº8: IL·LUMINACIÓ NATURAL I ARTIFICIAL	SI	NO	ND
Els llocs de treball reben llum natural i artificial suficient i adequada?	X		
Funcionen els sistemes d'il·luminació d'emergència amb suficient intensitat lumínica per als casos d'avaría de la il·luminació?	X		
La il·luminació d'emergència es comprova periòdicament?	X		

Nº 9: TERRA, MAMPARES I SOSTRES	SI	NO	ND
Els terres són antilliscants?		X	

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

Els llocs de treball estan proveïts de dispositius contra caigudes (baranes, etc.) i estan lliures d'obstacles?		X	
Els llocs de treball, en els quals estan instal·lats els llocs de treball, estan proveïts d'aïllament acústic i tèrmic suficient?		X	
Els sòls, les emberos i els sostres dels locals estan en condicions higièniques adequades?	X		

Nº 10: PORTES	SI	NO	ND
Es poden obrir les portes des de l'interior sense necessitat d'equips específics?	X		
Les portes es poden obrir des de tots dos costats?		X	
Funcionen correctament els dispositius de tancament de les portes?	X		

Nº 11: VIES DE CIRCULACIÓ I ZONES PERILLOSES	SI	NO	ND
Estan correctament equipats els passadissos, troncs, parts exteriors de les casetes amb baranes, baranes, i en general, totes les vies de comunicació?		X	
Hi ha protecció adequada que eviti el risc dels treballadors de caure per la escotilla de la coberta o d'una coberta a una altra?	X		
En cas que aquesta protecció es realitzi a través d'una barana, té aquesta una altura mínima d'1 metre?			X
La seguretat dels treballadors està garantida en utilitzar accessos que s'obren per sobre de la coberta per permetre la utilització o el manteniment de les instal·lacions?	X		
Funcionen adequadament les portes de desguàs o altres dispositius per a una evacuació ràpida de l'aigua?	X		
Els bucs d'arrossegament per popa amb rampes tenen instal·lat, en la seva part superior, una porteta un altre dispositiu de seguretat de la mateixa altura que les amurades o altres mitjans adjacents, amb la finalitat de protegir als treballadors del risc de caigudes a la rampa?			X
Aquesta porteta, o dispositiu similar, s'obre i es tanca amb facilitat?			X

Nº 12: DISPOSICIÓ DELS LLOCS DE TREBALL	SI	NO	ND
Els treballadors estan protegits contra les caigudes a bord o al mar tenint expedites les zones de treball i estant	X		

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

protegides contra el mar?			
Són suficientment espaioses les zones de manipulació del peix?	X		
Els comandaments de l'equip de tracció estan instal·lats en una zona suficientment àmplia per permetre als operadors treballar sense molèsties?	X		
Els equips de tracció estan proveïts de dispositius de seguretat adequats per a emergències, inclosos els dispositius de parada d'emergència?		X	
L'operador dels comandaments de l'equip de tracció té una visió adequada del mateix i dels treballadors que estan pescant?	X		
Funciona correctament el sistema de comunicació entre el pont i la coberta de treball?	X		
Està reduït al mínim el recorregut al descobert dels viradors, dels cables d'arrossegament i de les peces mòbils de l'equip?	X		

Nº13: ALLOTJAMENTS	SI	NO	ND
Els allotjaments i els locals de serveis tenen unes condicions de temperatura, ventilació, il·luminació i soroll adequades?		X	
Els locals de servei quan existeixin i els mitjans d'accés als mateixos, ofereixen protecció adequada contra les inclemències meteorològiques i el mar, les vibracions, el soroll i les emanacions procedents d'altres zones?		X	
La cuina i el menjador, tenen les dimensions adequades, estan suficientment il·luminades i ventilades i són fàcils de netejar?			X
Estan els filtres de cuina nets de greixos, etc.?			X
Existeixen refrigeradors o altres mitjans d'emmagatzematge d'aliments a baixa temperatura?	X		

Nº14: INSTAL·LACIONS SANITÀRIES	SI	NO	ND
Hi ha lavabos i excusats, degudament mantinguts?	X		
Aquests locals, estan degudament ventilats?	X		
Disposa, cada treballador, d'un espai per guardar la roba?	X		

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

Nº15: PRIMERS AUXILIS	SI	NO	ND
Està en vigor el certificat de revisió de la farmaciola?	X		
Està convenientment amarrat i allunyat dels focus de calor?		X	
Les condicions de conservació actuals són bones?		X	
Ha caducat algun medicament en l'última marea?	X		
El responsable sanitari a bord té en vigor el certificat de formació sanitària que li correspon?	X		
Es disposa de la "Guia Sanitària a bord" del *ISM?	X		
Es disposa del llibre de registre d'administració de fàrmacs a bord amb espai per a anotacions?	X		
Es disposa del llibre de revisió de la farmaciola amb espai per a una nova revisió?	X		
L'accés a la farmaciola està convenientment senyalitzat?		X	
S'han revisat els medicaments que han d'anar en nevera? *	X		
S'ha revisat el material que va fora de calaixos (ampolla d'oxigen, etc.)? *	X		
L'ampolla d'oxigen està suficientment *trincada i lluny de focus de calor i dels rajos directes del sol? *	X		
S'ha comprovat la pressió de l'ampolla d'oxigen? *	X		
Van dones a bord? **		X	
Es va a pescar en zona *palúdica? ***		X	

(*) Solament en farmacioles A i/o B.

(**) En cas afirmatiu, cal portar un envàs de 10 ml de *metilergometrina 0,25 mg/ml. (Gotes) i si es tracta d'una farmaciola A o B, a més una caixa amb tres butllofes d'1 ml de *metilergometrina 0,2 mg.

(***) En cas afirmatiu, revisar si es disposa dels medicaments *cloroquina, quinina, *mefloquina, *atovacuna+*proguanil i test ràpid per a paludisme.

Nº16: ESCALES I PASSAREL·LES D'EMBARCAMENT A BORD	SI	NO	ND
Es disposa de mitjans d'embarcament que ofereixin un accés apropiat i segur al vaixell?		X	
Estan adequadament mantinguts els mitjans d'embarcament?		X	

Nº17: SOROLL	SI	NO	ND
S'han adoptat les mesures tècniques necessàries perquè el nivell sonor dels llocs de treball i el dels	X		

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

allotjaments es redueixi el més possible?			
---	--	--	--

Nº18: EQUIP DE SALVAMENT I SUPERVIVENCIA A LA MAR			
Equip / Disposició	Quantitat	Operativ	Propera revisió
Bots salvavides + Equip reglamentari	---	---	---
Bots de rescat + Equipo reglamentari	---	---	---
Balses salvavides + Equip reglamentari	---	---	---
Pescants d'arriat	---	---	---
Escala d'embarcament	0	Cap	---
Il·luminat zona posada a flotació	---	---	---
Quadre d'obligacions i consignes per a emergències	0	---	---
Instruccions individuals	0	---	---
Exercicis periòdics	0	---	---
Armelles salvavides d'abandonament de vaixell	2	Bona (Consta el Certificat Europeu)	02/2016
Armelles auto-inflables de treball + radiobalisa personal + receptor d'home a l'aigua	---	---	---
Cèrcols salvavides + (llum automàtica i balisa)	1	Bona	02/2016
Vestits d'immersió	---	---	---
Ajudes tèrmiques	1	Bona	03/2015
Bengales, coets i senyals de fum	0	Cap	---
Aparells llançacaps	---	---	---
Equip de radiocomunicacions fix	1	Bona	2015
Quadre d'orientacions per a l'emissió d'alertes de socors	0	---	---
Radiobalisa de 406 MHz automàtica i manual	1	Bona	2015
Respondedor de radar	---	---	---
VHF portàtil per emergències	1	Bona	2015

Nº19: SEGURETAT DE LA NAVEGACIÓ			
Equip / Disposició	Nº	Operativ	Propera revisió
Pont de comandament:			
Visibilitat adequada des del pont de govern	---	Bona	---
Aparells i medis nàutics:			

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

Compàs magnètic compensat i taula de desviaments	1	Bona	---
Comunicació entre el pont i el lloc del compàs	---	---	---
Medis per prendre marques			
Compàs magnètic de respecte	0 (No es necessari)	---	---
Girocompàs y repetidors	0 (No es necessari)	---	---
Comunicació entre pont de govern principal i emergència	---	---	---
Radar	1	Bona	03/2015
Eco sonda	1	Bona	03/2015
Indicador de velocitat i distancia	1	Bona	---
Indicadors de l'angle del timó i velocitat i pas de l'hèlix	0 (No es nec.)	---	---
SIA. Sistema d'Identificació Automàtica	0 (No es nec.)	---	---
Instruments i publicacions:			
Instruments nàutics apropiats			
Cartes nàutiques, rumbos, llibre de fars actualitzats	1	Bona	---
Avisos als Navegants i taules de marees	0	---	---
Guia Sanitària (ISM) en la farmaciola principal i en cadascun dels pots salvavides	1	Bona	---
Llums de senyals:			
Llum de senyals diürna i la seva bateria portàtil	0	---	---
Joc complet de banderes	0	---	---
Codi internacional de senyals	0 (Hauria de portar)	---	---
Llums, marques i senyals acústiques:			
Llums i marques exigides pel Reglament Internacional per Prevenir els Abordatges en la Mar de 1972	5 llums de pesca 3 llums de posició 3 focus d'ajuda	Bona (totes les llums es troben en perfecte estat)	NO HI HA CAP DATA
Sirena y campana	0 (Hauria de portar)	---	---

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

Nº20: EXERCICIS PERIÒDICS	SI	NO	ND
Disposicions generals:			
Està disponible a bord i convenientment exposat el Quadre d'Obligacions i Consignes per a casos d'Emergències?		X	
S'estan realitzant els exercicis periòdics reglamentaris?		X	
Es realitzen les anotacions reglamentàries en el Diari de Navegació?	X		
Està a bord el Manual de Formació?	X		
Coneix cada tripulant les seves obligacions en cas d'emergència d'acord amb l'indicat en el Quadre d'Obligacions?	X		
Coneix cada tripulant com reaccionar davant l'activació d'una alarma?	X		
Abandonament de vaixell:			
Coneix la tripulació la localització i l'ús dels cercols salvavides / armilles salvavides i de treball i vestits d'immersió?	X		
Se saben usar els senyals de socors (coets, bengales i senyals de fum)?	X		X
Coneixen els tripulants quins equips s'han de transportar a la bassa i/o pot?			X
Home a l'aigua:			
Sap la tripulació com actuar en cas d'home a l'aigua?	X		
Contra-incendi:			
Està familiaritzada la tripulació amb l'equip de detecció i alarma contra incendis?	X		
En realitzar un simulacre d'incendi a bord, se sap com avaluar l' incendi i actuar de manera apropiada?		X	
Se saben utilitzar els equips de lluita contra incendis, mànegues, extintors, equips fixos d'aigua i CO2?	X		
Altres emergències:			
Està familiaritzada la tripulació amb la resta de funcions que constin en el Quadre d'Obligacions: encallada, inundació, etc.?	X		
Dispositius radioelèctrics de salvament:			
Es coneix la localització i se saben usar els dispositius radioelèctrics de salvament VHF portàtil per a emergències, radiobalisa i responentor de radar)?	X		

Nº21: EQUIPS DE PROTECCIÓ INDIVIDUAL	SI	NO	ND
Es proporcionen als treballadors equips de protecció individual (EPI) per l'empresari?	X		
Els EPI han estat triats d'acord amb el risc o font de	X		

Disseny de la metodologia per l' inspecció d'embarcacions pesqueres a Vilanova i la Geltrú

perill, condicions anatòmiques i fisiològiques del treballador i amb la resta de les condicions detectades en l'avaluació de riscos?			
Els EPI reuneixen els requisits establerts en qualsevol disposició legal o reglamentària que els sigui aplicable?	X		
Els EPI tenen marcat CE?	X		
Els EPI tenen declaració de conformitat?	X		
Els EPI subministrats tenen fullet informatiu del fabricant?	X		
Els treballadors coneixen com utilitzar, mantenir i reposar els EPI?	X		
Utilitzen els treballadors els EPI?		X	
Es realitza un seguiment periòdic de l'ús dels EPI?	X		