

IR

INFORME RESULTADOS

Campaña de concienciación e sensibilización sobre dispositivos de rescate nos buques pesqueiros de Galicia

Expediente: TR852A 2017/12-0

FUNDAMAR

Fundación para la Pesca y el Marisqueo

ÍNDICE

1-	Introdución	3
2-	Datos Xerais	5
3-	Aros Salvavidas	7
	3.1 Aros salvavidas e localización	7
	3.2 Inspección visual de aros salvavidas	10
	3.3 Funcionalidade técnica dos aros salvavidas	12
4-	Chaleco salvavidas para abandono do buque	13
	4.1 Chaleco salvavidas para abandono do buque e localización	13
	4.2 Inspección Visual de chalecos salvavidas para abandono do buque	16
	4.3 Funcionalidade técnica dos chalecos salvavidas para abandono do buque	16
5-	Chaleco salvavidas para traballos á intemperie	17
	5.1 Chaleco salvavidas para traballos á intemperie e localización	17
	5.2 Inspección visual de chalecos salvavidas para traballos á intemperie	19
6-	Traxe de inmersión ou supervivencia	21
	6.1 Traxe de inmersión ou supervivencia e localización	21
	6.2 Inspección visual de traxes de inmersión ou supervivencia	22
	6.3 Funcionalidade técnica dos traxes de inmersión ou supervivencia	23
7-	Axudas térmicas	25
	7.1 Axudas térmicas e localización	25
	7.2 Inspección visual axudas térmicas	26

7.3 Probas de funcionalidade técnica das axudas térmicas.....	27
8- Balsa salvavidas	27
8.1 Balsa salvavidas e a súa localización	27
8.2 Inspección visual de balsas salvavidas	29
8.3 Marcas. Balsas salvavidas	30
9- Bote salvavidas	31
10- Bote de rescate	31
10.1 Bote de rescate e localización	32
10.2 Inspección visual dos botes de rescate	33
11- Sinais visuais	34
11.1 Sinais visuais e localización	34
11.2 Inspección visual sinais visuais	34
12- Equipos radioeléctricos.....	35
12.1 Identificación obligatoria dos equipos radioeléctricos	35
12.2 Inspección visual dos equipos radioeléctricos	35
13- Principais resultados e conclusións.....	40
14- Bibliografía	44
14.1 Lexislación e normativa	44
14.2 Estudos e documentos	45
14.3 Enlaces de interese	46

1- Introducción

Os adiantos técnicos deron lugar a grandes melloras no equipo de Seguridade, especialmente no de navegación e comunicación por radio e nas embarcacións de supervivencia. Non obstante, prodúcense numerosos accidentes como consecuencia da mala utilización de dito equipo a bordo dos barcos, do que cabe concluír que, aínda que a tecnoloxía moderna desempeña unha función importante na navegación segura, en mans de persoas sen capacitación pode conducir a unha catástrofe. Os manuais pertinentes son en moitos casos difíciles de entender.

Dentro do Proxecto, e ca fin de probar a situación dos equipos de salvamento e Seguridade nunha mostra de barcos no Porto de Vigo, confeccionouse un check-list específico que servira de recoñecemento dos equipos en aqueles barcos que se ían a inspeccionar, o estado dos mesmos, coñecemento sobre eles, caducidade, localización, etc.

Durante os meses de setembro e outubro cumprimentáronse 21 listas de recoñecemento en barcos pesqueiros para determinar a situación destes equipos nunha mostra representativa de barcos que se reflexa na táboa seguinte:



Os principais resultados e conclusións que se presentan a continuación organízanse segundo os dispositivos de Seguridade e salvamento que figuran na lista de recoñecemento:

- *Aros salvavidas (simple, con rabiza flotante, con luz e con luz e sinal fumíxena)*
- *Chaleco salvavidas para abandono do buque*
- *Chaleco salvavidas para traballos á intemperie*
- *Traxe de inmersión ou de supervivencia*
- *Axudas térmicas*
- *Balsa salvavidas*

- *Bote salvavidas*
- *Bote de rescate*
- *Sinais visuais*
- *Equipos radioeléctricos*

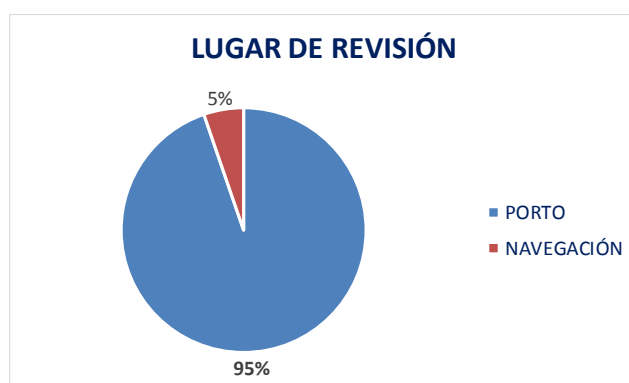
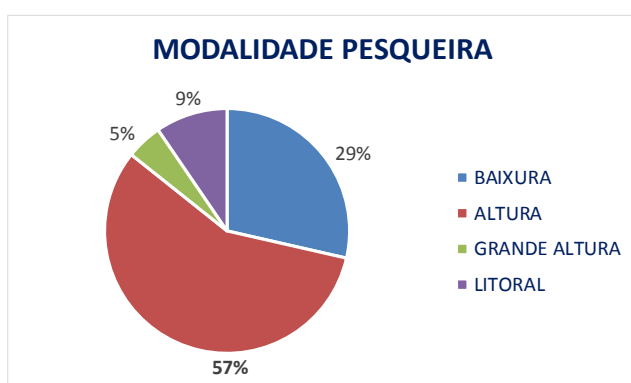
Tras indicar os resultados relacionados cos datos xerais: modalidade de actividade pesqueira, tipo de arte, etc., estes preséntanse sobre cada dispositivo de Seguridade tendo en conta os seguintes parámetros:

- *Tipoloxía de dispositivo e localización*
- *Inspección visual*
- *Funcionalidade técnica ou comprobación de certificados*

2- Datos Xerais

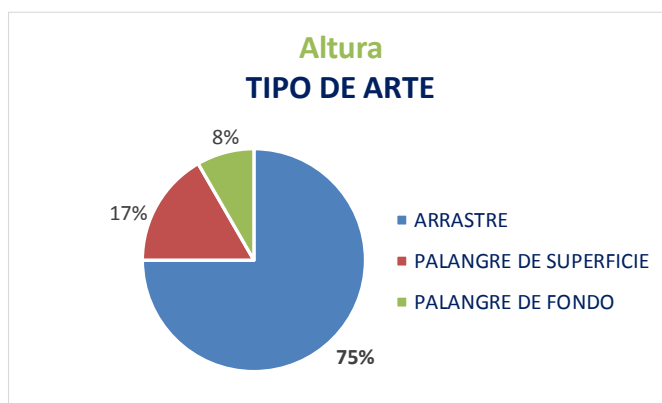
A mostra representativa dos barcos pesqueiros sobre a que se cumprimentaron as listas de recoñecemento contempla as modalidades pesqueiras de grande altura, altura, baixura e litoral, representando o 57% a pesca de altura.

O traballo de campo realízase na maioría dos casos en porto.

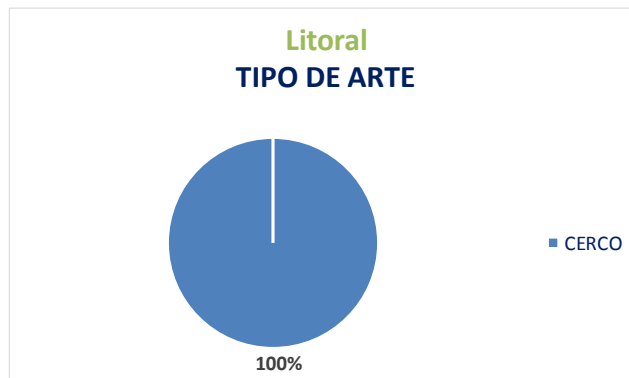
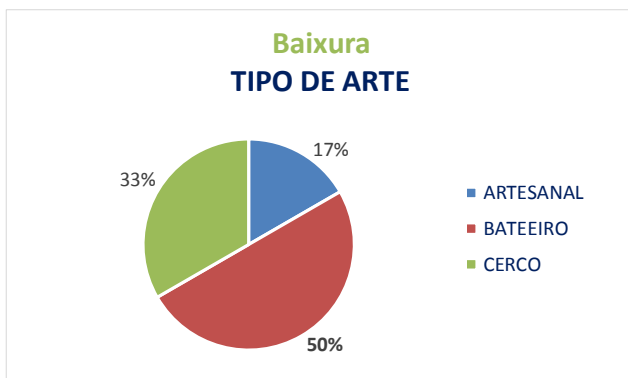


En canto ó tipo de arte pesqueiro:

- O arte pesqueiro do barco de grande altura sobre o que se cumprimentou a lista de recoñecemento é o arrastre.
- As artes pesqueiras dos barcos de altura que forman parte do estudo son a arte de arrastre, palangre de superficie e palangre de fondo, sendo a máis habitual a arte de arrastre.
- A mostra de barcos de pesca de baixura, contempla diferentes artes pesqueiras: no 50% dos barcos trátase de bateiros, mentres que os barcos restantes representan a pesca artesanal e en menor medida a arte do cerco.



- A arte de pesca dos barcos de pesca de litoral que formam parte da mostra, é a de cerco.



3- Aros Salvavidas

3.1 Aros salvavidas e localización

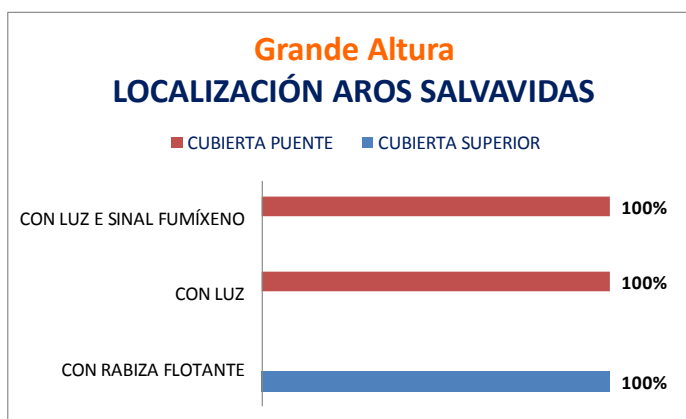
A tipoloxía de aros salvavidas que figuran na lista de recoñecemento son os seguintes:

- Aros simples
- Aros con rabiza flotante
- Aros con luz
- Aros con luz e sinal fumíxena

Na mostra, o barco de pesca de grande altura conta con 6 aros salvavidas: 2 aros salvavidas con rabiza flotante, 2 aros salvavidas con luz e 2 aros salvavidas con luz e sinal fumíxena.

No barco pesqueiro de grande altura, os aros salvavidas localízanse en cuberta ponte e en cuberta superior, e segundo a súa tipoloxía encóntranse da seguinte maneira:

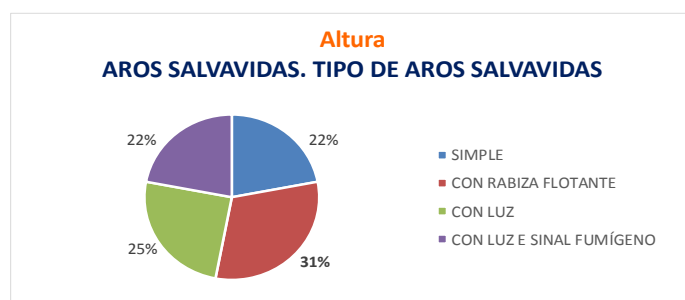
- Os aros salvavidas con luz e os aros salvavidas con luz e sinal fumíxena encóntranse na cuberta ponte.
- Os aros salvavidas con rabiza flotante encontran na cuberta superior.



A mostra de barcos de pesca de altura pon de manifesto como se dispón de aros salvavidas, combinando sempre un mínimo de dúas modalidades e un máximo de tres:

- Nalgúns barcos hai aros simples, aros con rabiza flotante e aros con luz e sinal fumíxena.
- Noutros barcos os aros teñen rabiza flotante, aros con luz e aros con luz e sinal fumíxena.
- Cando nos barcos pesqueiros hai dous tipos de aros salvavidas, a combinación tamén é variada: aros con rabiza flotante e aros con luz, aros simples e aros con luz, aros con rabiza flotante e aros con luz e sinal fumíxena, etc.

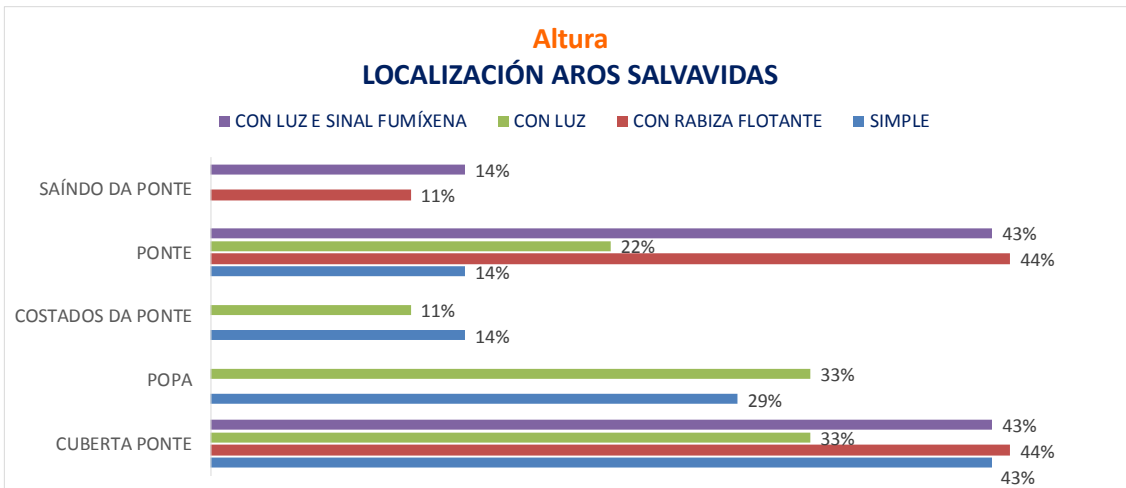
En canto ó número de aros salvavidas segundo tipo de aro, a tendencia da mostra pon de manifesto que adoita haber dous, aínda que tamén hai casos de barcos nos que hai 4 aros con rabiza flotante, 1 aro simple, etc.



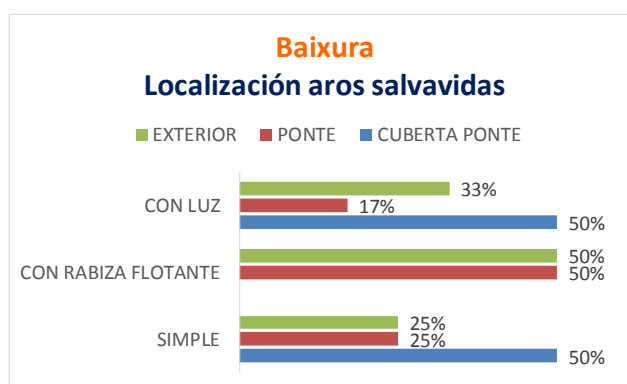
Tal e como se reflexa na gráfica, a tipoloxía de aro salvavidas que predomina nos barcos pesqueiros de altura do estudo, son os aros con rabiza flotante, aínda que tampouco se pon de manifesto una marcada tendencia cara un tipo de aro en concreto.

A mostra de barcos de pesca de altura reflexa diferentes áreas onde localízanse os aros salvavidas:

- Os aros salvavidas con luz e sinal fumíxena e os aros salvavidas con rabiza flotante colócanse na cuberta ponte ou en ponte.
- A maioría de aros salvavidas con luz colócanse na cuberta ponte, en ponte ou en popa.
- Os aros simples localízanse na maioría dos casos en popa ou en cuberta ponte, aínda que tamén hai casos nos que están localizados nos costados da ponte.
- No caso dos aros salvavidas simples, case a metade localízase na cuberta ponte, e o resto de aros en popa.



Nos barcos de pesca de **baixura** da mostra, utilízanse tres tipos de aro salvavidas: aros salvavidas con luz, aros salvavidas con rabiza flotante e aros salvavidas simples. Predomina o aro con luz.

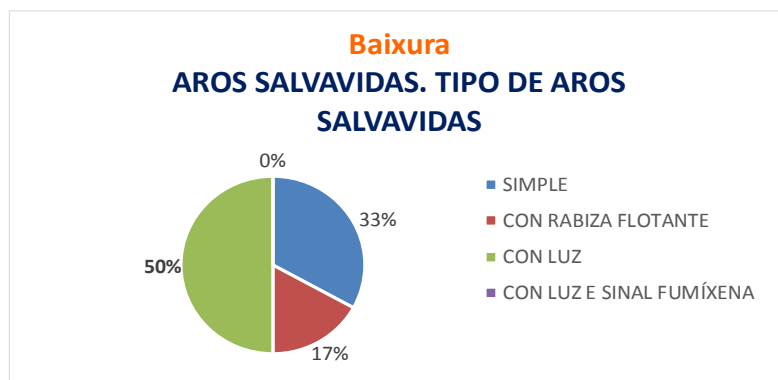


- Refírese a que en ningún barco se utilizan os catro tipos de aro salvavidas. A tendencia da mostra pon de manifesto que con carácter xeral combínanse dous tipos de aros salvavidas: aro simple e aro con luz o aro con rabiza flotante e aro con luz.
- Nun dos barcos de baixura dispónse só de aros salvavidas con luz, mentres que noutro barco utilízanse aros salvavidas simples, con rabiza flotante e con luz.

Na maioría dos casos, nos barcos dispónse de dous aros similares ou ben, dun único tipo de aro.

En canto á localización dos aros salvavidas, localízanse no exterior, na zona da ponte ou na cuberta da ponte.

Na mostra dos dous barcos de **pesca de litoral**, utilízanse ó igual



que nos barcos de **pesca de baixura** os tres tipos de aros salvavidas a excepción do aro salvavidas con luz e sinal fumíxena.

Os barcos de **litoral** que forman parte do estudo combinan dous tipos de aro: aro con rabiza flotante e aro con luz, e aro simple e aro con luz.

En canto á localización dos aros salvavidas, os dos barcos de pesca litoral, sitúan os aros en diferentes áreas:

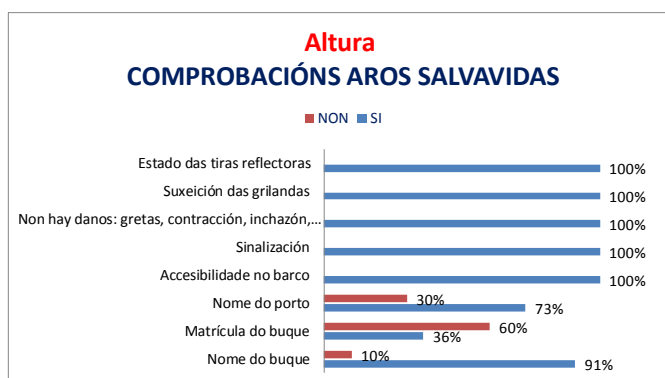
- Un dos barcos conta con 5 aros simples e un aro salvavidas con luz: catro aros simples están colocados no alcázar do barco, e o aro con luz e outro aro simple localízanse na cuberta.
- Outro dos barcos de pesca de litoral, dispón de dous aros con rabiza flotante e dous aros con luz. Todos encóntranse no exterior.

3.2 Inspección visual de aros salvavidas

Na inspección visual dos aros salvavidas, os elementos de comprobación son os seguintes:

- Estado das tiras reflectoras
- Suxeición das grilandas
- Non hai danos: gretas, contracción, inchazón, etc.
- Sinalización
- Accesibilidade no barco
- Matrícula do porto
- Matrícula do buque
- Nome do buque

No barco de **pesca de grande altura** que forma parte da mostra, cúmprense tódolos elementos de comprobación sobre os aros salvavidas que se atopan na embarcación.

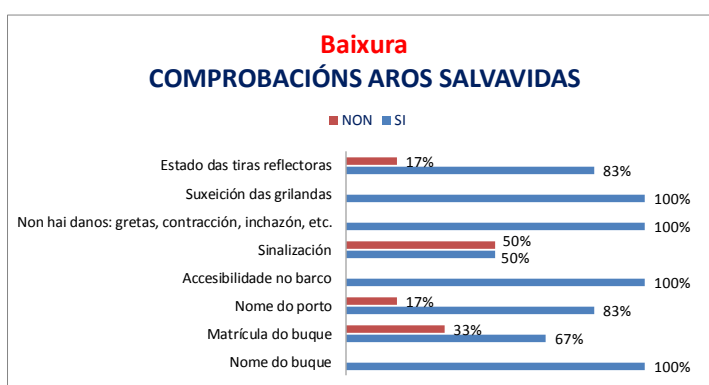


En canto á inspección visual de aros salvavidas realizada sobre os barcos pesqueiros de **altura**, tal e como figura na gráfica, a cor azul

representa aqueles elementos revisados como válidos, e en cor vermella expresado en porcentaxes, os casos nos que non se cumpre cos elementos de comprobación:

- Os elementos de comprobación que se consideran válidos son o estado das súas tiras reflectoras, a suxeición das grilandas, sen danos, sinalización e accesibilidade no barco.
- O 60% dos aros salvavidas non reflexan a matrícula do buque, o 30% dos aros tampouco sinalan o nome do porto, e nalgúns casos, non figura o nome do buque.

O recollido na mostra de barcos de **pesca de baixura**, pon de manifesto que na inspección visual dos aros salvavidas, todos eles dispoñen dos elementos de suxeición das grilandas, non presentan danos, están accesibles no barco, e reflexan o nome do buque.



Os elementos susceptibles de mellora nalgúns casos son:

- O estado das tiras reflectoras
- O nome do porto nos aros salvavidas
- A matrícula do buque
- No 50% dos casos a sinalización non é a correcta.

Nos dous barcos de **pesca de litoral**, que forma parte da mostra, na inspección visual dos aros salvavidas, cúmprese con tódolos elementos de comprobación, salvo nun barco que non reflexa nos aros salvavidas a matrícula do buque mentres que, noutro, as tiras reflectoras están exteriormente desgastadas.

3.3 Funcionalidade técnica dos aros salvavidas

Os Aros salvavidas son un dos elementos de Seguridade e para a navegación. Son flotadores moi resistentes, normalmente redondos e de cor moi visible, con bandas reflectoras. Lévanse en cuberta, sempre listos para arroxar á auga en caso de home á auga.

A Regulamentación española esixe dentro do equipo de salvamento obrigatorio, un aro salvavidas con rabiza de 27,5 m. de cabo flotante e con luz flotante automática

Os aros salvavidas están construídos de espuma plástica de poliuretano como material de flotación cunha cuberta de polietileno lineal de alto impacto e baixa densidade para maior duración e resistencia en ambientes mariños extremos. Integran cinta reflectora e liña salvavidas de polipropileno de alta calidade con estabilizador UV. Opcionalmente subminístranse con soportes metálicos con protección anticorrosiva ou de aluminio grado mariño.

As **probas de funcionalidade técnica** que se realizaron sobre os aros salvavidas, son as seguintes:

- Proba de solta rápida
- Resistencia á caída libre: déixase caer á altura á que está estibado
- Tempo transcorrido desde que se colle, ata o seu lanzamento á auga
- Flotabilidade de rabiza flotante
- Acendido automático de luces. Comprobación de baterías eléctricas
- Comprobación da data de caducidade da sinal fumíxena.

Os diferentes parámetros que se utilizan para realizar as probas de funcionalidade técnica, non son de aplicación a tódolos aros salvavidas: dependendo do tipo de aro salvavidas realízanse unhas probas ou outras.

O barco pesqueiro de **grande altura**, da mostra, cumpre con tódalas probas de funcionalidade técnica que se realizaron.

En canto ás probas de funcionalidade técnica realizadas sobre aros salvavidas dos barcos de **pesca de altura** que forman parte do estudo, tal e como reflexa a gráfica,

en tódolos casos se cumpre cas probas de funcionalidade realizadas e excepcionalmente, o 88% dos barcos de **pesca de altura** con aros salvavidas con luz cumpren cas condicións de acendido automático e a comprobación de baterías eléctricas.

PROBAS DE FUNCIONALIDADE TÉCNICA de AROS SALVAVIDAS. ALTURA				
	ARO SALVAVIDAS SIMPLE	ARO SALVAVIDAS CON RABIZA FLOTANTE	ARO SALVAVIDAS CON LUZ	ARO SALVAVIDAS CON LUZ E SINAL FUMÍXENA
Proba de solta rápida	100%	100%	100%	100%
Resistencia á caída libre: déixase caer á altura á que está estibado	100%	100%	100%	100%
Tempo transcorrido desde que se colle ata o seu lanzamento á auga	100%	100%	100%	100%
Flotabilidade de rabiza flotante	NON APLICA	100%	NON APLICA	NON APLICA
Acendido automático de luces. Comprobación das baterías eléctricas	NON APLICA	NON APLICA	88%	100%
Comprobación da data de caducidade de sinal fumixeno	NON APLICA	NON APLICA	NON APLICA	100%

Tanto na mostra de barcos de **pesca de baixura** como na mostra de barcos de **pesca de litoral**, as probas de funcionalidade técnica que se realizaron sobre os aros salvavidas, foron satisfactorias.

4- Chaleco salvavidas para abandono do buque

4.1 Chaleco salvavidas para abandono do buque e localización

Os chalecos salvavidas están deseñados para manter unha persoa a flote na auga. Automaticamente colócaselles boca arriba e manteñen a súa boca e o seu nariz fóra da auga para evitar o risco de afogamento. Este é especialmente importante si, por calquera motivo, estivese inconsciente no momento de caer á auga.

Hai que recordar que non están deseñados para conservar a calor. No caso de que exista o perigo de caer á auga fría, hai que poñerse a roupa de abrigo ou protectora adecuada.

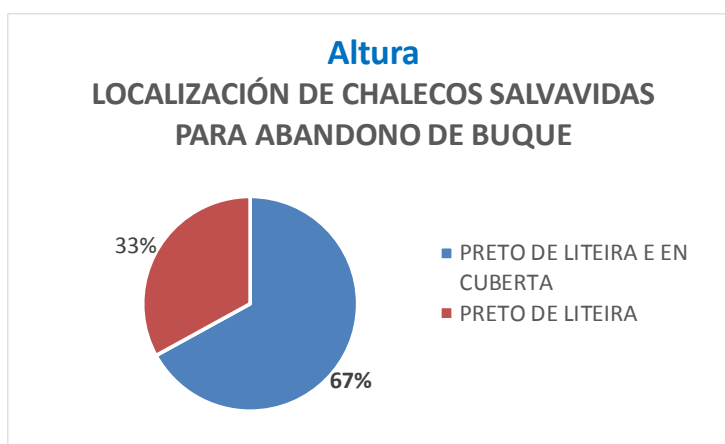
Nas listas de recoñecemento recóllese a posibilidade de recoller os chalecos salvavidas para abandono do buque cerca da liteira e/ou en cuberta.

As posibles localizacións dos chalecos en cuberta son os armarios, caixóns e/ou caixas estancas; Tal e como figura na gráfica, en ningún caso, os barcos colocan os chalecos en caixóns.

O barco de **pesca de grande altura** que forma parte do estudo, conta cun total de 54 chalecos para abandono do buque, dos cales o 50% localízase cerca da liteira, e o 50% restante localízase en cuberta.

Os chalecos localizados en cuberta, á súa vez, o 81% encóntranse en armarios, e o 9% restante en caixas estancas.

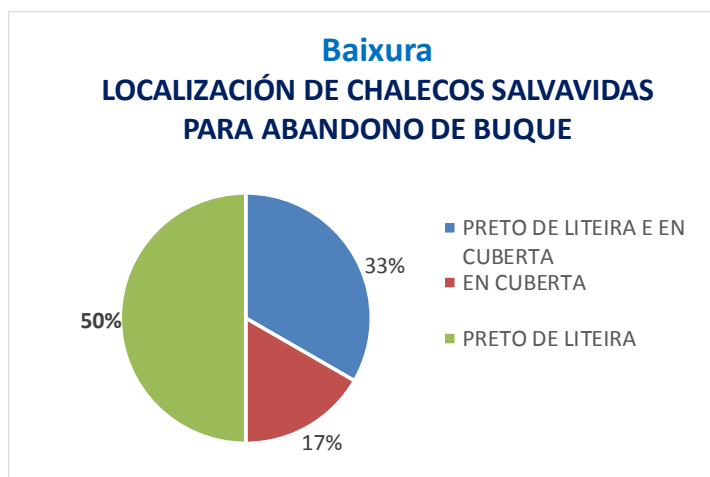
Nos barcos pesqueiros de **altura inspeccionados**, no 67% dos barcos localízanse os chalecos salvavidas para abandono do buque cerca da liteira e en cuberta, mentres que no 33% restante localízanse en cuberta.



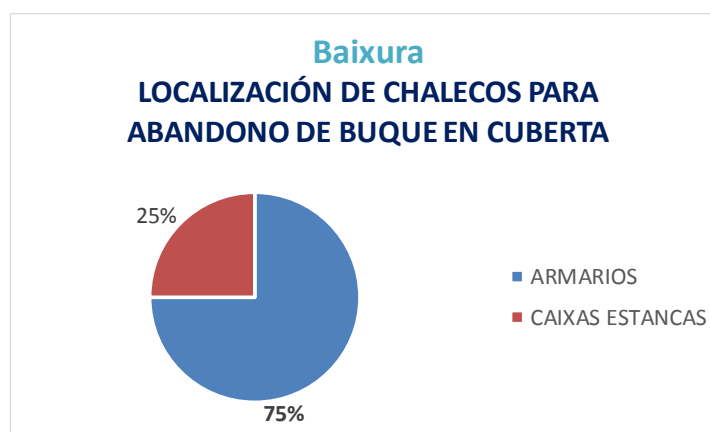
No 75% dos barcos que se visitaron, o número de chalecos salvavidas para abandono do buque supera o número de tripulantes do barco.

Os barcos da mostra que colocan os chalecos salvavidas para abandono do buque en cuberta, gárdanos en armarios en tódolos casos.

A mostra de barcos pesqueiros de **baixura**, pon de manifesto que no 50% dos barcos dispón de chalecos que se atopan colocados cerca das liteiras, e no 33% dos barcos os chalecos para abandono do buque están localizados cerca de liteiras e en cuberta.



Os chalecos salvavidas para abandono do buque que se localizan en cuberta, gárdanse en armarios e en caixas estancas.



En tódolos barcos, o número de chalecos para abandono do barco, supera o número de tripulantes.

A mostra de barcos de **pesca de litoral**, reflexa que en ambas embarcacións se dispón de chalecos salvavidas para abandono do buque colocados tanto cerca da liteira como en cuberta, e gardados en armarios.

Nas embarcacións o número de chalecos supera o número de tripulantes.

4.2 Inspección Visual de chalecos salvavidas para abandono do buque

En canto á **inspección visual** que se realiza sobre os chalecos salvavidas para o abandono do buque, as diferentes comprobacións están relacionadas ca data de caducidade do chaleco, a identificación do fabricante, tipoloxía de chaleco e nivel de rendemento, etc.

O barco pesqueiro de **grande altura** da mostra, cumpre os parámetros establecidos salvo os seguintes:

- Instrucións de almacenaxe, coidados, limpeza e mantemento
- Instrucións de uso
- Instrucións de colocación e axuste
- Sinalización dos chalecos

Na inspección visual, a mostra de barcos de **pesca de altura** non cumpre cas seguintes comprobacións:

- No 88% dos barcos, non hai instrucións de almacenaxe, coidados, limpeza e mantemento dos chalecos.
- No 25% dos barcos, a sinalización dos chalecos non é a adecuada.
- No 13% dos barcos, non hai instrucións de uso dos chalecos, ni instrucións de colocación e axuste.

4.3 Funcionalidade técnica dos chalecos salvavidas para abandono do buque

As **probas de funcionalidade técnica** que se realizaron sobre os chalecos salvavidas para abandono do buque, consistiron na proba de colocación dos chalecos salvavidas e o cómputo do tempo transcorrido para a súa colocación.

Tódolos barcos (grande altura, altura, baixura e litoral) sobre os que cumprimentaron as fichas de recoñecemento, superaron as probas.

PROBAS DE FUNCIONALIDADE TÉCNICA de CHALECO SALVAVIDAS PARA ABANDONO DO BUQUE				
	GRANDE ALTURA	ALTURA	BAIXURA	LITORAL
Proba de colocación	100%	100%	100%	100%
Tempo transcorrido para a súa colocación	100%	100%	100%	100%

5- Chaleco salvavidas para traballos á intemperie

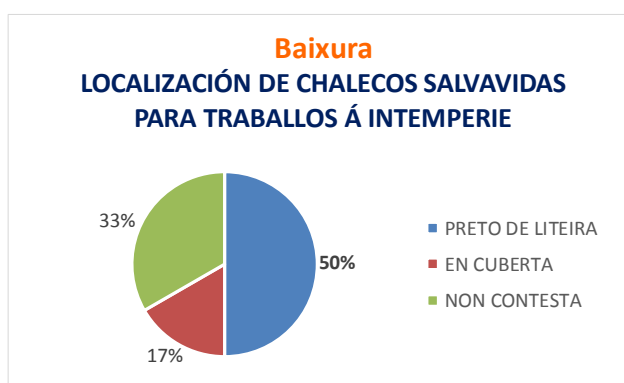
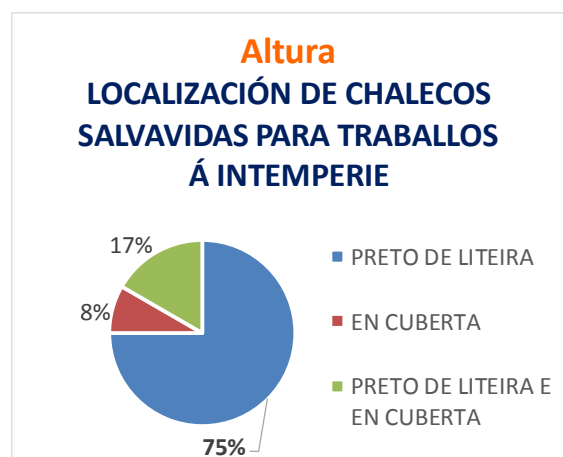
5.1 Chaleco salvavidas para traballos á intemperie e localización

En canto ós chalecos salvavidas para traballos á intemperie, o barco de **pesca de grande altura** da mostra, conta cun chaleco a bordo para cada tripulante. Os chalecos localízanse cerca da liteira e os que se atopan en cuberta, están gardados en armarios.

Os barcos pesqueiros de **altura** que forman parte deste estudo contan con chalecos salvavidas para traballos á intemperie que na maioría dos barcos colócanse cerca das liteiras.

Un 17% dos barcos colocan estes chalecos cerca das liteiras e en cuberta gardados en armarios.

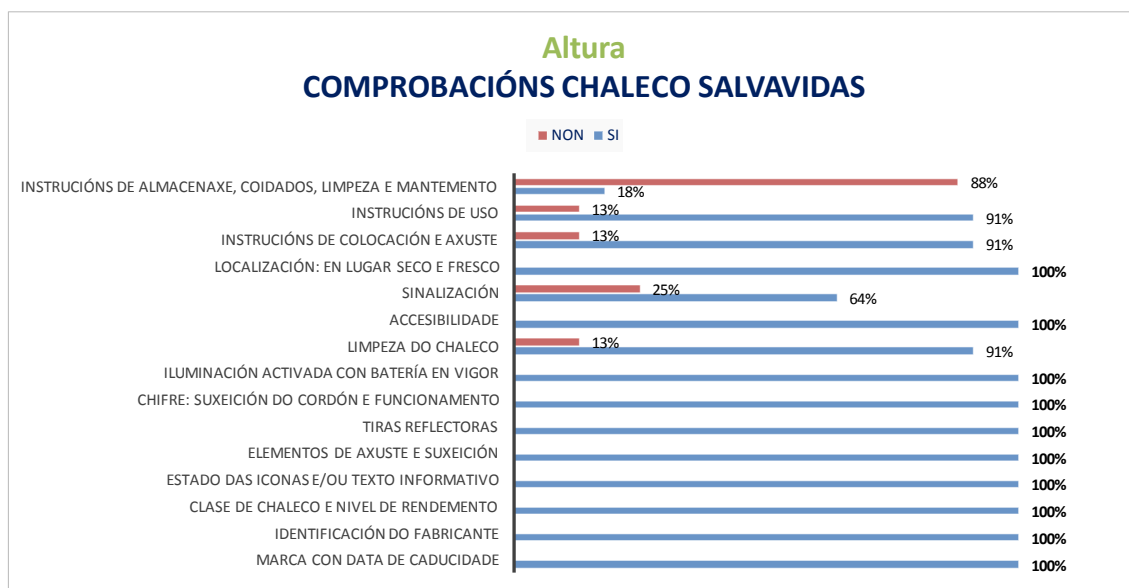
Os barcos de **pesca de baixura** que forman parte destes análises teñen chalecos salvavidas para a realización de traballos á intemperie.



O 50% dos barcos, ten colocados estes chalecos cerca da liteira.

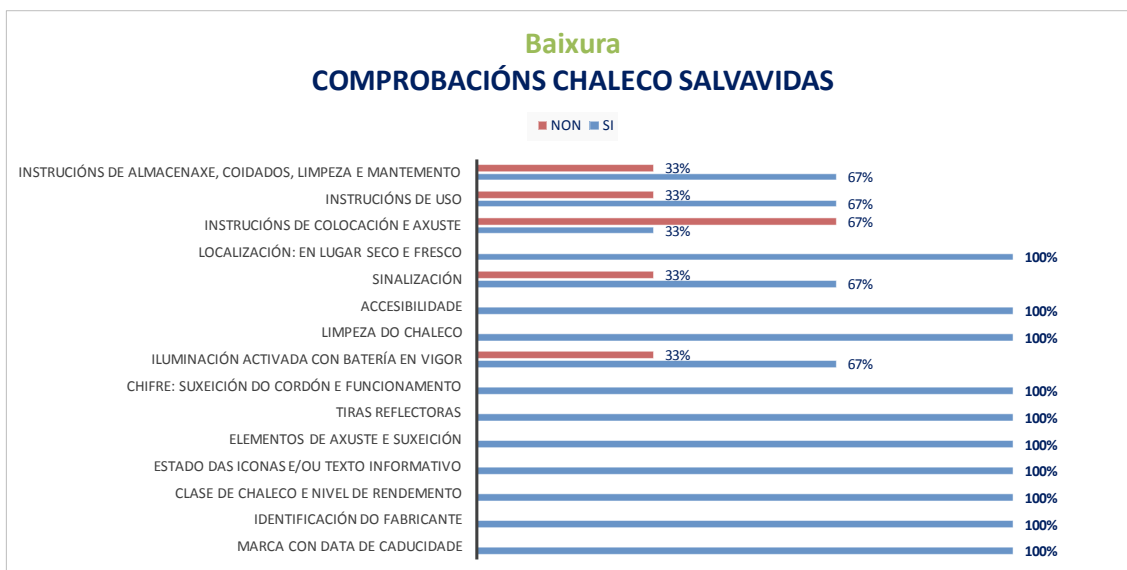
O 33% dos barcos da mostra non cumprimentaron este apartado.

Os dous barcos de **pesca de litoral** que forman parte do estudo, dispoñían de chalecos salvavidas para traballos á intemperie colocados tanto cerca da liteira como en cuberta e gardados en armarios.



En canto ós barcos de **pesca de baixura**, as comprobacións realizadas sobre a mostra reflexan os parámetros cos que non se cumpre en algúns barcos:

- No 33% dos barcos non se cumpre cas instrucións de almacenaxe, coidados, limpeza e mantemento, cas instrucións de uso, sinalización dos chalecos salvavidas, e iluminación activada con batería en vigor.
- Non se cumpre cas instrucións de colocación e axuste, no 67% dos barcos.



No caso dos barcos de **pesca de litoral** que participaron e sobre os que se cumprimentou a lista de recoñecemento, cumpren con tódolos parámetros.

5.2 Inspección visual de chalecos salvavidas para traballos á intemperie

A **inspección visual** que se realiza sobre os chalecos salvavidas para a realización de traballos á intemperie, consiste na comprobación de elementos do chaleco como os elementos de axuste e suxeición, a data de caducidade, identificación do fabricante, así como as instrucións necesarias tanto para o seu uso como para os coidados e mantemento dos chalecos.

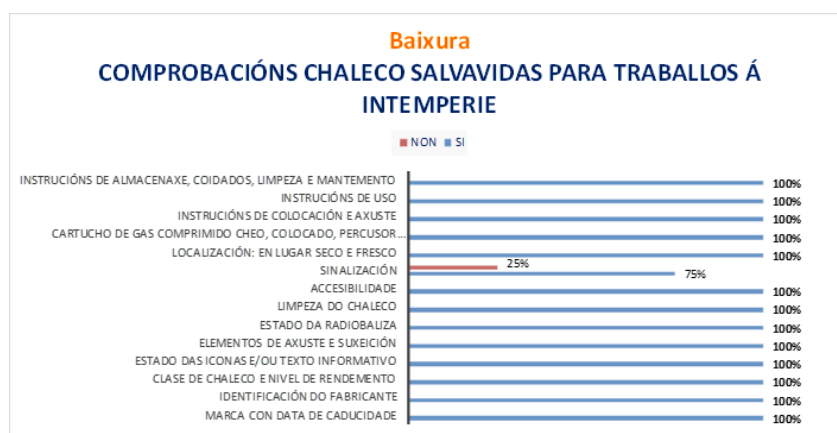
O barco pesqueiro de **grande altura** que forma parte do estudo, cumpre con todas as comprobacións realizadas, salvo as seguintes:

- As instrucións de almacenaxe, coidados, limpeza e mantemento
- Localización de chalecos en lugar seco e fresco
- Sinalización dos chalecos.

Nos barcos de **pesca de altura** da mostra, dos resultados das comprobacións realizadas, nalgúns deles non se cumpre cas seguintes comprobacións:

- No 58% dos barcos non se cumpre cas instrucións de uso nin ca localización dos chalecos en lugares frescos e secos
- No 42% dos barcos as comprobacións realizadas sobre a sinalización dos chalecos tampouco resultaron satisfactorias.
- O 25% dos barcos non ten instrucións de uso dos chalecos, nin de colocación e axuste, e o estado da radiobaliza tampouco é satisfactorio.

Nalgúns barcos, a accesibilidade ós chalecos e o estado da radiobaliza é susceptible de mellora. A inspección visual realizada sobre os barcos de pesca de baixura que forman parte da mostra, pon de manifesto como se cumpre con todos os elementos de comprobación salvo ca sinalización dos chalecos nun 25% dos casos.



En canto ás comprobacións efectuadas sobre a mostra de barcos de **pesca de litoral**, un dos barcos cumpre con todas elas, mentres que, no outro barco de pesca de litoral, cumpríntase de forma satisfactoria tódolos elementos de comprobación, salvo os que se indican a continuación, que non se cumprimentan:

- Cartucho de gas comprimido cheo, colocado, percusor armado e a válvula do tubo de inflado oral bloqueada.
- Instrucións de uso do chaleco.
- Instrucións de almacenaxe, coidados, limpeza e mantemento.

6- Traxe de inmersión ou supervivencia

6.1 Traxe de inmersión ou supervivencia e localización

Os traxes de inmersión estarán confeccionados con materiais impermeables, de modo que

- Sexa posible desempaquetalos e poñelos sen axuda en dous minutos como máximo, tendo en conta as outras prendas que haxa que levar, máis un chaleco salvavidas se o traxe de inmersión se ten que levar con chaleco salvavidas.
- Deixen de arder ou de fundirse tras estar totalmente envoltos en chamas durante dous segundos.
- Cubran todo o corpo, salvo a cara; as mans quedarán tamén cubertas, a menos que o traxe leve guantes permanentemente unidos.
- Leven os medios necesarios para reducir ó mínimo a entrada de aire nas perneiras.

- Cando unha persoa que leve posto un traxe de inmersión salte á auga desde unha altura de 4,5 metros como mínimo, non entre unha cantidade excesiva de auga no traxe.

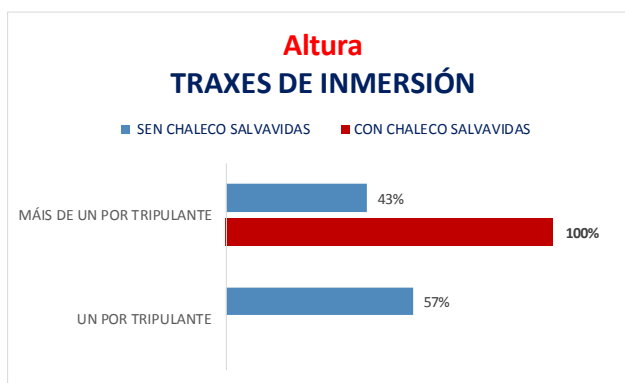
En canto ós **traxes de inmersión ou supervivencia**, refléxanse os seguintes elementos:

- Número de existencias: menor, igual ou maior que o número de tripulantes na embarcación.
- Localización, diferenciando que o traxe de inmersión inclúao ou non inclúa chaleco salvavidas.

A continuación, preséntanse os resultados obtidos das listas de recoñecemento cumprimentadas sobre os barcos de pesca de grande altura, altura e litoral:

O barco pesqueiro de **grande altura** que forma parte do estudo, conta cun traxe de inmersión por tripulante sen chaleco salvavidas. Están colocados no pañol estanco.

Na mostra de barcos de **pesca de altura** ponse de manifesto como nos barcos se conta ben con traxes de inmersión sen chaleco, ben traxes de inmersión con chaleco, pero non hai ningún barco da mostra en que se combinen ambas modalidades:

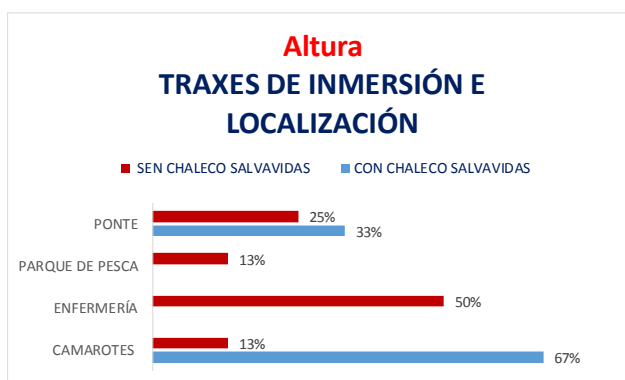


Nos barcos nos que hai traxes de inmersión con chaleco salvavidas, hai máis dun traxe de inmersión por tripulante.

Nos barcos nos que hai traxes de inmersión sen chaleco salvavidas, no 57% dos barcos hai máis dun por tripulante, e no 43% dos barcos hai máis dun traxe de inmersión por tripulante.

Nos barcos de altura, os traxes de inmersión con chaleco salvavidas localízanse en camarotes nuns barcos, mentres que noutros localízanse na ponte.

Os barcos que teñen traxe de inmersión sen chaleco salvavidas, estes gárdanse no 50% dos barcos en enfermería, no 25% dos barcos na ponte, e nun porcentaxe máis pequeno, no parque de pesca ou en camarotes.



Nos barcos de **pesca de litoral** que forman parte das análises, o barco que cumprimentou o apartado correspondente ó traxe de inmersión, dispón de tantos traxes de inmersión con chaleco salvavidas como tripulantes ten embarcación.

6.2 Inspección visual de traxes de inmersión ou supervivencia

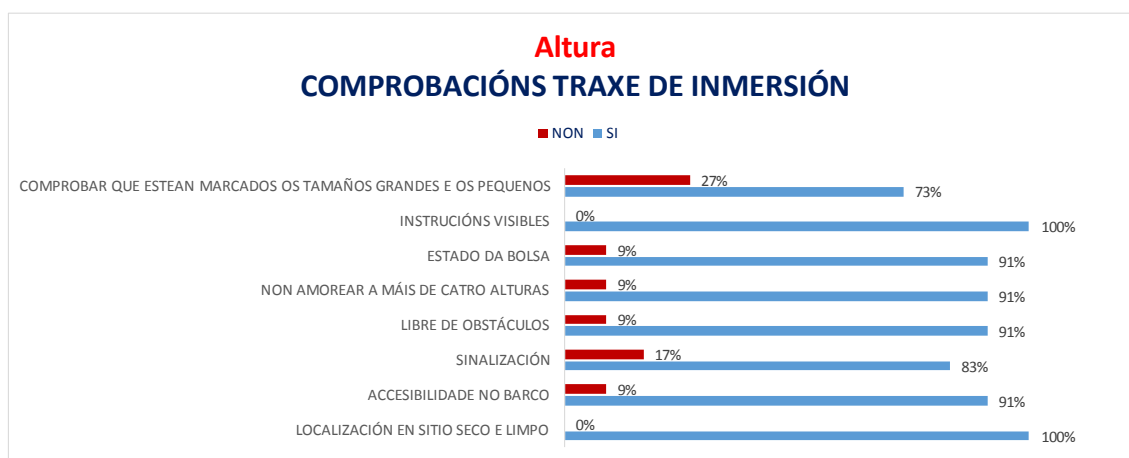
A **inspección visual** que se realiza sobre os traxes de inmersión ou supervivencia, consiste na comprobación de factores como a visibilidade das instrucións, que os traxes de inmersión estean colocados de forma accesible, ben sinalizados, localizados en sitios secos e limpos, etc.

Nos barcos de **pesca de grande altura** e de **pesca de litoral** da mostra, cúmprese cas comprobacións efectuadas sobre os traxes de inmersión.

En canto ós barcos de **pesca de altura** que forman parte do estudo, todos os barcos cumpren localizando os traxes de inmersión en sitios secos e limpos, deixando as instrucións destes visibles.

As comprobacións realizadas poñen de manifesto que son susceptibles de mellora nalgúns barcos os seguintes parámetros:

- Comprobar no 25% dos barcos que están marcados os traxes de inmersión de tamaño grande e os traxes de inmersión de tamaño pequeno.
- Sinalización adecuada no 17% dos barcos.
- Mellorar no 9% dos barcos, o estado da bolsa, que non se realicen amoreamentos que superen catro alturas, e que os traxes de inmersión estean colocados libres de obstáculos.
- No 8% dos barcos débese mellorar a accesibilidade.



6.3 Funcionalidade técnica dos traxes de inmersión ou supervivencia

As probas de funcionalidade técnica que se realizaron sobre os traxes de inmersión ou supervivencia consisten en:

- Verificar que os traxes de inmersión non se atopen danados
- O bo estado das tiras reflectoras, da luz automática

- As tiras de suxeición en perfectas condicións
- Apertura do traxe de inmersión en menos de dous minutos
- Cobertura de todo o corpo
- Cumprimento das instrucións sobre coidados e mantemento
- Correcto funcionamento da cremalleira
- Que o traxe se garda limpo e seco.

As probas realizadas sobre o barco de **pesca de grande altura** da mostra poñen de manifesto como se cumpren con todas as probas salvo no caso da iluminación e a luz automática con batería en vigor, que non se cumpre (celas da táboa con 100% en cor vermella).

Nos barcos de **pesca de altura** da mostra, tal e como figura na táboa, tampouco se cumpren as probas de funcionalidade sobre a iluminación e a luz automática con batería en vigor no 13% dos barcos de altura.

PROBAS DE FUNCIONALIDADE TÉCNICA		
	ALTURA	
	SI	NON
Non se encontran danados: gretas, contracción, inchazón, descomposición, etc.	100%	0%
Estado das tiras reflectoras, luz automática e tiras de suxeición	100%	0%
Chifre	100%	0%
Iluminación	0%	13%
Luz automática con batería en vigor	0%	13%
Desempaquetar e poñer en menos de dous minutos	100%	0%
Verificar que cobre todo o corpo	100%	0%
Instrucción de coidados e mantemento	100%	0%
Comprobar que a cremalleira funciona ben	100%	0%
Gardar traxe limpo e seco	100%	0%

Nun dos dous barcos de **pesca de litoral** que forman parte do estudo, cúmprense todas as probas de funcionalidade técnica que se realizaron, no outro barco de pesca de litoral non se cumprimentou este apartado.

7- Axudas térmicas

7.1 Axudas térmicas e localización

As axudas térmicas serán de material impermeable cuxa condución térmica non exceda de $7.800 \text{ W}/(\text{m}^2 \cdot \text{K})$, e estarán confeccionadas de modo que, cando se utilicen para envolver a unha persoa, reduzan a perda de calor do corpo por convección e evaporación.

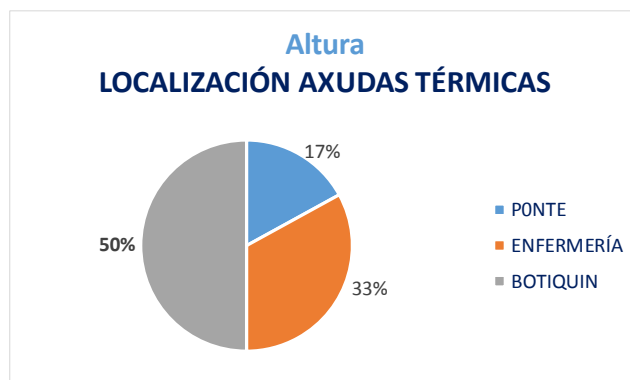
As axudas térmicas:

- Cubrirá todo o corpo dunha persoa de calquera corpulencia que leve posto un chaleco salvavidas. salvo a súa cara: as mans quedarán tamén cubertas. a menos que a axuda térmica leve guantes permanentemente unidos.
- Poderase desempaquetar e por facilmente sen axuda nunha embarcación de supervivencia ou nun bote de rescate.
- Permitirá que a persoa que a leve posta a quite na auga en dous minutos como máximo, se lle estorba para nadar.
- A axuda térmica ofrecerá protección adecuada ás temperaturas do aire comprendidas entre ± 30 o C e $+20^\circ$ C.

En canto ás axudas térmicas e á súa localización, preséntanse os resultados obtidos das listas de recoñecemento cumprimentadas sobre os barcos de pesca de grande altura, altura e litoral

No barco de **pesca de grande altura** que forma parte do estudo, na ponte hai dúas axudas térmicas que están gardadas no botiquín.

Na mostra de barcos de **pesca de altura**, no 50% dos barcos as axudas térmicas encóntranse no botiquín, no



33% dos barcos encóntranse en enfermería, e no 17% restante dos barcos encóntranse na ponte.

En canto ó número de axudas térmicas por barco, en tódolos casos os barcos de pesca de altura contan con dúas axudas térmicas, salvo un barco no que se sinala dispor dunha axuda térmica sen indicar onde está localizada no barco e outro barco no que teñen 3 axudas térmicas.

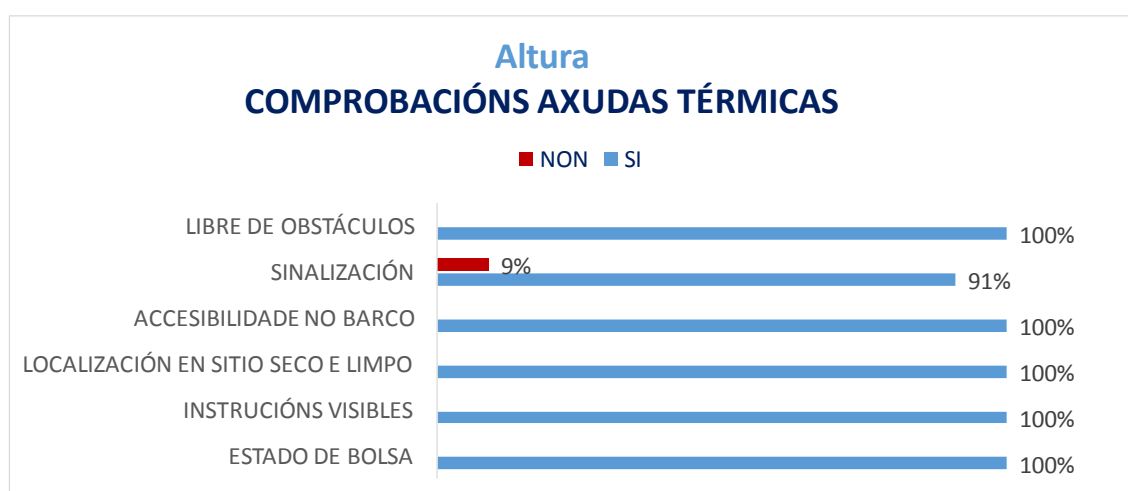
Nun dos dous barcos de **pesca de litoral** que participan no estudo, hai dúas axudas térmicas localizadas en cuberta. No outro barco non se cumprimentou este apartado.

7.2 Inspección visual axudas térmicas

A **inspección visual** das axudas térmicas está relacionada ca comprobación do estado da bolsa, a súa localización, accesibilidade e localización en sitio seco e limpo.

Tanto no barco de **pesca de grande altura** da mostra, como no barco de **pesca de litoral** no que se cumprimentou a lista de recoñecemento cúmprese cas comprobacións efectuadas.

Nos barcos de **pesca de altura** do presente estudo, cúmprese cas comprobacións efectuadas sobre as axudas térmicas; só no 10% dos barcos a sinalización de ditas axudas non é a adecuada.



7.3 Probas de funcionalidade técnica das axudas térmicas

En canto ás **probas de funcionalidade técnica** realizadas sobre as axudas térmicas, estas consistiron en verificar que as axudas encóntranse en bo estado, que cobren todo o corpo e que inclúen instrucións sobre os coidados e mantemento.

Todas as probas de funcionalidade realizadas sobre a mostra de barcos de **pesca de grande altura** e de **pesca de litoral** cúmprense satisfactoriamente.

Na táboaponse de manifesto, como no 12% dos barcos de **pesca de altura** que forman parte do estudo non se cumpre ca proba relacionada cas instrucións de coidados e mantemento.

PROBAS DE FUNCIONALIDADE TÉCNICA. AXUDAS TÉRMICAS						
	GRANDE ALTURA		ALTURA		LITORAL	
	SI	NON	SI	NON	SI	NON
Comprobar que se encontra en bo estado	100%	0%	100%	0%	100%	0%
Verificar que cobre todo o corpo	100%	0%	100%	0%	100%	0%
Instrucións de coidados e mantemento	100%	0%	92%	18%	100%	0%

8- Balsa salvavidas

8.1 Balsa salvavidas e a súa localización

En canto á construción das balsas salvavidas, hai que saber que:

Toda balsa salvavidas estará fabricada de modo que, unha vez a flote, poida resistir trinta días de exposición á intemperie, sexa cal sexa o estado da mar.

- A balsa salvavidas estará construída de tal maneira que cando se deixe caer á auga desde unha altura de 18 metros, tanto ela como o seu equipo sigan funcionando correctamente. Se a balsa vai a ir estibada a unha altura de máis

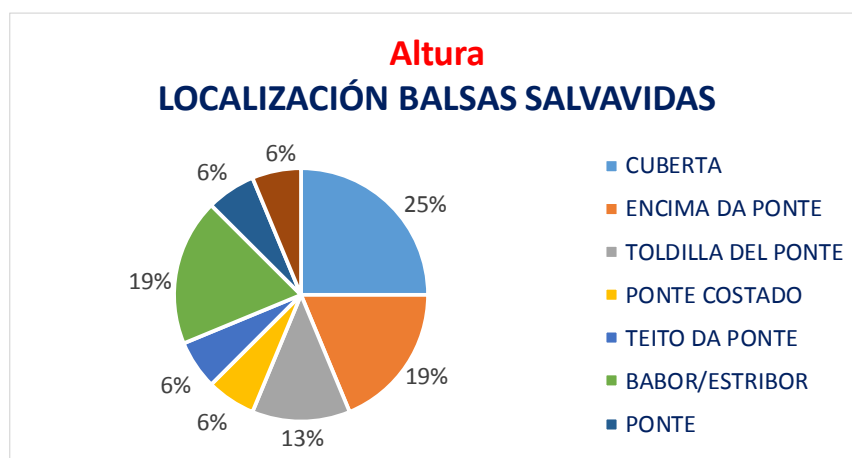
de 18 m por encima da flotación de navegación marítima con calado mínimo, será dun tipo que superase unha proba de caída desde unha altura polo menos igual á de estiba.

- A balsa salvavidas, unha vez a flote, poderá resistir saltos repetidos dados sobre ela desde unha altura mínima de 4,5 m por encima do seu piso, tanto co seu toldo armado como sen armar.
- A balsa salvavidas e os seus accesorios estarán construídos de maneira que sexa posible remolcala a unha velocidade de ata tres nós en augas tranquilas, cargada ca súa asignación completa de persoas e de equipo, e cunha das súas áncoras flotantes largada.
- A balsa salvavidas estará provista dun toldo que protexa ós ocupantes da exposición á intemperie e que se levante automaticamente cando a balsa estea a flote

No barco de **pesca de grande altura** que forma parte do estudo, hai catro balsas salvavidas situadas nos costados do barco: dúas en cada costado.

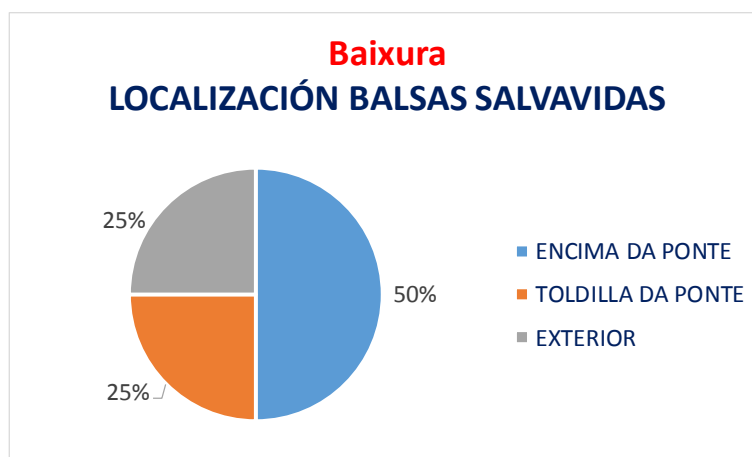
Os barcos pesqueiros de **altura** da mostra, contan con balsas salvavidas, que se localizan en diferentes zonas da embarcación, entre outras:

- No 25% dos barcos localízase en cuberta.
- No 19% dos barcos as balsas salvavidas encóntranse encima da ponte.
- No 19% dos barcos, as balsas están situadas en babor/estribor.



En canto ó número de balsas salvavidas en cada barco de altura, no 67% dos barcos hai dúas balsas por embarcación, e no resto 3 balsas salvavidas por embarcación.

En dous dos barcos de **pesca de baixura** non se cumprimentou o apartado correspondente ás balsas salvavidas da lista de recoñecemento. O resto de barcos de pesca de baixura da mostra, contan con balsas salvavidas que no 50% dos casos colócanse encima da ponte.



En canto ó número de balsas salvavidas por barco, na maioría dos barcos de baixura, cóntase cunha balsa salvavidas.

Nos dous barcos de **pesca de litoral** da mostra, cóntase en cada barco con dúas balsas salvavidas que están colocadas en cuberta.

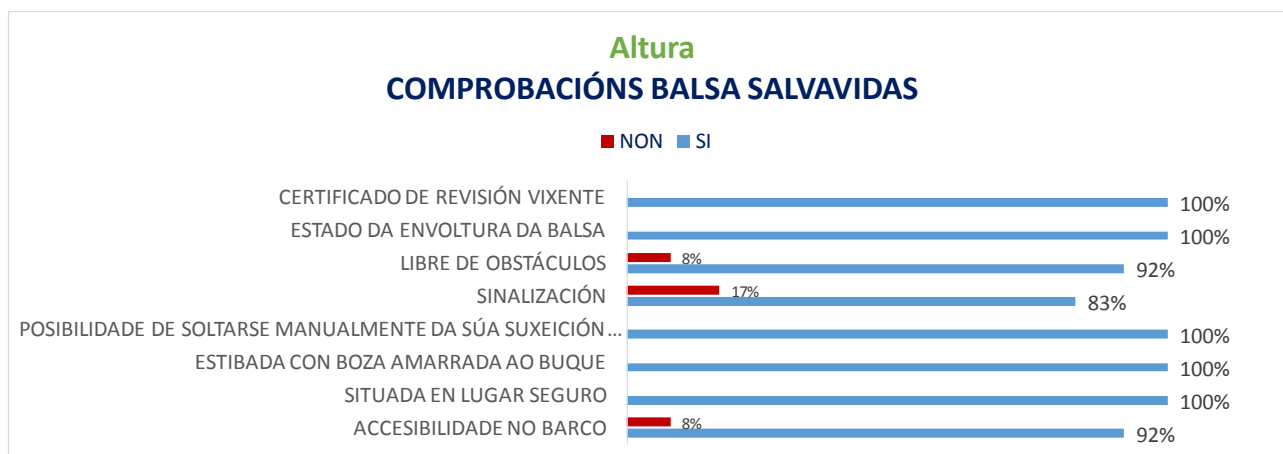
8.2 Inspección visual de balsas salvavidas

En canto á **inspección visual** que se realizou sobre as balsas salvavidas, as comprobacións consisten en verificar a súa localización, accesibilidade, sinalización, facilidades de solta rápida, etc.

Nos barcos de **grande altura**, as balsas salvavidas cumpren con todas as comprobacións excepto dúas das catro balsas salvavidas que non están sinalizadas.

Nos barcos de **pesca de altura**, as balsas salvavidas cumpren cas comprobacións realizadas, quedando exceptuados:

- A sinalización das balsas no 17% dos barcos.
- No 8% dos barcos a falta de accesibilidade e obstáculos para acceder ás balsas.



Dos barcos de **pesca de baixura** que forman parte do estudo, cumprimentaron a lista de recoñecemento 4 embarcacións que cumpren en tódolos casos cas comprobacións que se realizaron na inspección visual, a excepción da sinalización das balsas que en dous barcos non é a correcta.

Nun dos **barcos de baixura**, a pesar de cumprir con todas as comprobacións da inspección visual realizadas, en observacións indícase que na verificación sobre a posibilidade de soltar manualmente a balsa da súa suxeición, o sistema de trinca estaba mal trincado.

Os barcos de **pesca de litoral**, cumpren en todos os casos cas comprobacións efectuadas sobre as balsas salvavidas.

8.3 Marcas. Balsas salvavidas

En canto á construción das balsas salvavidas, hai que saber que toda balsa salvavidas estará fabricada de modo que, unha vez a flote, poida resistir trinta días de exposición á intemperie, sexa cal sexa o estado da mar. As marcas que se verifican nas balsas

salvavidas están relacionadas co nome do buque, o porto de rexistro do barco, nome do fabricante da balsa, número de serie, etc.

Na inspección ó barco de **pesca de grande altura**, nas balsas salvavidas non figura o nome do buque nin o porto de rexistro do barco.

En canto ós barcos de **pesca de altura** da mostra, no 50% as balsas salvavidas non reflexan o nome do buque, no 17% dos barcos non figura o porto de rexistro do barco e no 9% non se reflexa a data do último servizo realizado.

Os barcos de **pesca de litoral** cumpren en todos os casos cas marcas que figuran na lista de recoñecemento das balsas salvavidas.

9- Bote salvavidas

En ningún dos 21 barcos pesqueiros que forman parte da mostra hai botes de rescate.

10- Bote de rescate

O equipo normal de todo bote de rescate será o seguinte:

- Remos flotantes ou canaletes en número suficiente para avanzar con mar en calma; para cada remo haberá toletes, pinzas ou medios equivalentes; os toletes ou as pinzas estarán suxeitos ó bote con piolas ou cadeas.
- Un achicador flotante.
- Un cubichete cun compás de funcionamento seguro, que sexa luminoso ou leve medios adecuados de iluminación.
- Unha áncora flotante cun cabo guía, se o leva, e unha estacha de resistencia adecuada cuxa lonxitude sexa de 10 metros como mínimo

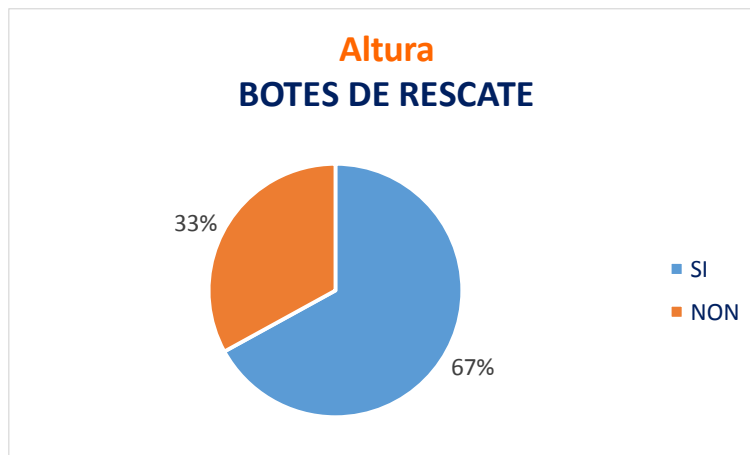
- Unha boza de lonxitude e resistencia adecuadas unida a un dispositivo de solta que cumpra o prescrito no parágrafo 4.4.7.7, emprazada no extremo de proa do bote.
- Un cabo flotante de 50 metros como mínimo, de resistencia suficiente para remolcar unha balsa salvavidas.
- Unha lanterna eléctrica impermeable adecuada para facer Sinais Morse, un xogo de pilas de respecto e unha lámpada de respecto, en un receptáculo impermeable.
- Un chifro ou outro medio equivalente para dar Sinais acústicas.
- Un botiquín de primeiros auxilios nun estoxo impermeable que se poida pechar hermeticamente tras ser utilizado.
- Dous pequenos aros flotantes de salvamento, cada un de eles suxeito a unha rabiza flotante de 30 metros como mínimo.
- Un proxector cun sector horizontal e vertical de 6 ou polo menos e unha intensidade luminosa medida de 2.500 cd, que poida funcionar como mínimo durante tres horas seguidas.
- Un reflector de radar eficaz.
- Axudas térmicas que cumpran o prescrito na sección 2.5, suficientes para o 10 por 100 do número de persoas que o bote de rescate estea autorizado a levar, ou para dous se este número é maior.
- Un equipo portátil de extinción de incendios aprobado para incendios de hidrocarburos.

10.1 Bote de rescate e localización

As listas de recoñecemento que figuran cumprimentadas neste dispositivo de salvamento, son as correspondentes ós barcos de **pesca de altura**.

O 67% dos barcos de altura da mostra conta con bote de rescate.

En canto á súa localización, nuns barcos colócanse en cuberta e noutros casos localízanse en espartel ou alcázar á popa.

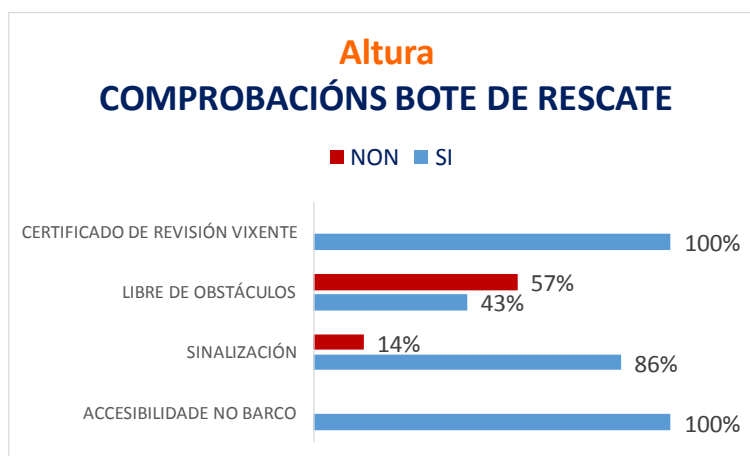


10.2 Inspección visual dos botes de rescate

A inspección visual que se realiza sobre os botes salvavidas consiste principalmente en confirmar a súa localización, accesibilidade e sinalización.

En todos os barcos de **pesca de altura** se cumpre cas condicións de accesibilidade ó bote e ca vixencia do certificado de revisión do bote de rescate.

No 57% dos barcos hai obstáculos para acceder ó bote; nas listas de recoñecemento sinálase que hai redes, que serían as que obstaculizarían o acceso ó bote de rescate.



11- Sinais visuais

11.1 Sinais visuais e localización

As sinais visuais que se contemplan na lista de recoñecemento son:

- Sinais fumíxenas flotantes
- Bengalas de man
- Foguete lanza bengalas

Os barcos de **pesca de grande altura** e de **altura**, que forman parte da mostra, contan con sinais fumíxenas e foguete de bengalas en contía similar. Todas as sinais visuais están localizadas na ponte.

No estudo, os barcos pesqueiros de **baixura** e **litoral** contan nos seus barcos cos tres tipos de sinais visuais: sinais fumíxenas flotantes, bengalas de man e foguete lanza bengalas.

Nos barcos de **pesca de baixura**, predominan as bengalas de man, e localízanse na ponte.

Nun dos **barcos de pesca de litoral** as sinais estaban colocadas no comedor, mentres que no outro barco tíñanas colocadas na ponte.

11.2 Inspección visual sinais visuais

A **inspección VISUAL** que se realiza sobre as sinais visuais consiste en comprobacións relacionadas ca localización e acceso a estas, e condicións de almacenaxe.

As listas de recoñecemento poñen de manifesto en todos os casos, que os barcos de pesca de grande altura, altura, baixura e litoral que participaron no estudo, cumpren cas comprobacións e verificacións realizadas sobre as sinais visuais.

12- Equipos radioelétricos

12.1 Identificación obligatoria dos equipos radioelétricos

En canto á **identificación obligatoria** dos equipos radioelétricos, compróbase o cumprimento dos seguintes elementos:

- Data de caducidade dos compoñentes: batería, dispositivos de zafa hidrostática, etc.
- Número de rexistro asignado pola Dirección Xeral da Marina
- Serie
- Modelo
- Marca do equipo

Os barcos pesqueiros de grande altura, altura e litoral da mostra cumpren con todos os requisitos de identificación obligatoria dos equipos radioelétricos.

Os barcos pesqueiros de baixura que participan no estudo, cumpren con todos os requisitos, salvo un barco no que non se recolle a data de caducidade dos compoñentes: batería, dispositivos de zafa hidrostática, etc. dos equipos radioelétricos, e outro barco de baixura sobre o que non se cumprimentou este apartado.

12.2 Inspección visual dos equipos radioelétricos

A continuación, preséntanse en formato táboa, os resultados obtidos nas listas de recoñecemento, sobre a inspección visual realizada sobre os seguintes equipos radioelétricos:

- Equipos obrigatorios de VHF (ondas métricas)
- Equipos de radio
- Equipos para mensaxes escritos NAVTEX DE CHAMADA A GRUPOS L/G
- Radiobalizas de localización de sinistros por satélite (RLS)
- VHF portátil
- Respondedor de radar

O barco de pesca de **grande altura** da mostra está dotado de todos os equipos radio eléctricos sinalados anteriormente.

Tal e como se reflexa na táboa, as comprobacións realizadas sobre os equipos radioeléctricos poñen de manifesto que se cumpre en tódolos casos cas verificacións realizadas.

EQUIPOS RADIOELÉCTRICOS. INSPECCIÓN VISUAL. GRANDE ALTURA												
	EQUIPOS OBRIGATORIOS DE VHF		EQUIPOS DE RADIO		EQUIPOS PARA MENSAXES ESCRITAS NAVTEX E DE CHAMADA A GRUPOS LIG		RADIOBALIZAS DE LOCALIZACIÓN DE SINISTROS POR SATÉLITE (RLS)		VHF PORTÁTIL		RESPONDEDOR DE RADAR	
	SI	NON	SI	NON	SI	NON	SI	NON	SI	NON	SI	NON
Distintivo de chamada	100%	0%	NON APLICA		NON APLICA	NON APLICA	NON APLICA	NON APLICA	NON APLICA	NON APLICA	NON APLICA	NON APLICA
Nº de identificación do servizo móbil marítimo (MMSI)	100%	0%										
Reloxo	100%	0%										
Antenas sinalizadas	100%	0%										
Tomas de terra sinalizadas	100%	0%										
Luz de emerxencia sinalizada	100%	0%										
Acometidas de baterías sinalizadas	100%	0%										
Cadro de procedementos de operación para situacións de socorro	100%	0%										
Manuais de mantemento dos equipos radioeléctricos	100%	0%	100%	0%	100%	0%	100%	0%	100%	0%		
Certificados de revisión vixentes	NON APLICA	NON APLICA	NON APLICA	NON APLICA	NON APLICA	NON APLICA	NON APLICA	NON APLICA	NON APLICA	NON APLICA	NON APLICA	NON APLICA
Accesibles para soltarse fácilmente												
Data de caducidade das súas baterías												
Identificación do buque												
Instrucións de uso e funcionamento												
Cargador de baterías												
Batería primaria amarela ou laranxa precintada												
Marca de data de caducidade de baterías												
Marca do buque ao que pertence o equipo												

- Todos os barcos de **pesca de altura** de este estudo contan con todos os equipos radio eléctricos que se indican na páxina anterior, salvo dous barcos sobre os que non se cumprimenta a parte correspondente a equipos de radio e respondedor de radar.
- No 25% dos barcos de altura non se conta con tomas de terra sinalizadas, e o 8% non ten antenas sinalizadas.
- En tres barcos de pesca, no apartado sobre equipos de radio indícase que dispoñen de telefonías.
- A táboa reflexa como os barcos de altura cumpren cas verificacións realizadas sobre os equipos radioeléctricos dispoñibles nos barcos.

EQUIPOS RADIOELÉCTRICOS. INSPECCIÓN VISUAL. ALTURA												
	EQUIPOS OBRIGATORIOS DE VHF		EQUIPOS DE RADIO		EQUIPOS PARA MENSAXES ESCRITAS NAVTEX E DE CHAMADA A GRUPOS LIG		RADIOBALIZAS DE LOCALIZACIÓN DE SINISTROS POR SATÉLITE (RLS)		VHF PORTÁTIL		RESPONDEDOR DE RADAR	
	SI	NO	SI	NON	SI	NON	SI	NO	SI	NO	SI	NO
Distintivo de chamada	100%	0%	NON APLICA	NON APLICA	NON APLICA	NON APLICA	NON APLICA	NON APLICA	NON APLICA	NON APLICA	NON APLICA	NON APLICA
Nº de identificación do servizo móbil marítimo (MMSI)	100%	0%										
Reloxo	100%	0%										
Antenas sinalizadas	92%	8%										
Tomas de terra sinalizadas	75%	25%										
Luz de emerxencia sinalizada	100%	0%										
Acometidas de baterías sinalizadas	100%	0%										
Cadro de procedementos de operación para situacións de socorro	100%	0%										
Manuais de mantemento dos equipos radioeléctricos	100%	0%	100%	0%	100%	0%	100%	0%	100%	0%	100%	0%
Certificados de revisión vixentes	NON APLICA	NON APLICA	NON APLICA	NON APLICA	NON APLICA	NON APLICA	NON APLICA	NON APLICA	NON APLICA	NON APLICA	NON APLICA	NON APLICA
Accesibles para soltarse facilmente												
Data de caducidade das súas baterías												
Identificación do buque												
Instrucións de uso e funcionamento												
Cargador de baterías												
Batería primaria amarela ou laranxa precintada												
Marca de data de caducidade de baterías												
Marca do buque ao que pertence o equipo												

En canto ós equipos radioeléctricos que se utilizan nos barcos de **pesca de baixura** da mostra e as súas comprobacións:

- Todos contan con equipos obrigatorios de VHF. Nos barcos sobre os que se cumprimentou o listado de comprobacións, poñen de manifesto como nalgúns barcos non se cumpre cas seguintes:
 - Sinalización de toma de terras
 - Sinalización de acometidas de baterías
 - Sinalización de luz de emerxencias
 - Sinalización das antenas
 - Cadro de procedementos de operación para situacións de socorro.

- Un dos barcos non cumprimentou o apartado correspondente ós equipos de radio.

Nos barcos de baixura que o cumprimentaron, cúmprese cos certificados de revisión vixentes.

- Só nun barco de pesca se cumprimentou o apartado sobre equipos para mensaxes escritos NAVTEX e de chamada a grupos, e cumpre cos certificados de revisión vixentes.

- En dous barcos pesqueiros non se cumprimentou o apartado sobre radiobalizas de localización de sinistros por satélite.

Nos barcos de baixura nos que se cumprimentou, nalgún deles é susceptible de mellorar:

- A data de caducidade das baterías.
- A identificación do buque.
- As instrucións de uso e funcionamento.

- Ningún barco cumprimentou o apartado sobre VHF portátil.
- Un barco cumprimentou o apartado sobre respondedor de radar e cumpre cas comprobacións efectuadas.

En canto ós dous barcos de **pesca de litoral** que forman parte da mostra:

- Un dos barcos conta con todos os equipos radioeléctricos. As comprobacións realizadas en inspección visual poñen de manifesto o seguinte:
 - Nas radiobalizas de localización, non figura a data de caducidade das baterías nin a identificación do buque, nin as instrucións de uso e funcionamento.
 - No equipo VHF portátil, non figura a data de caducidade das baterías nin o buque ó que pertence o equipo.
 - No respondedor de radar, non figura a identificación do buque ó que pertence.

O outro buque de **pesca de litoral** conta con todos os equipos radioeléctricos que figuran na lista de recoñecemento salvo o equipo VHF portátil e cumpren cas comprobacións efectuadas sobre os equipos.

13- Principais resultados e conclusións

Tal e como se indicaba en apartados anteriores, a accesibilidade ás condicións de mantemento e Seguridadee dos dispositivos de salvamento e supervivencia requiren do cumprimento dunha serie de requisitos necesarios sobre a Seguridadee e a saúde no traballo a bordo dos buques de pesca.

Para elo, é importante incidir sobre estes dispositivos mediante a realización de comprobacións periódicas relacionadas ca súa operatividade e o seu adecuado mantemento.

As comprobacións ou inspecciones de Seguridadee planeadas permiten identificar, localizar e controlar situacións ou condicións que non son adecuadas e que poden dificultar a operatividade dos dispositivos de salvamento a tempo.

A campaña de concienciación e sensibilización sobre os dispositivos de salvamento e rescate nos buques pesqueiros de Galicia contempla la realización dunha lista de recoñecemento sobre 10 dispositivos de salvamento, que se distribúa sobre unha mostra de barcos pesqueiros e se cumprimente mediante as inspeccións visuais e probas de funcionalidade técnica correspondentes.

Unha vez cumprimentadas as listas de recoñecemento e analizados os resultados, se ben é certo que non é factible obter conclusións xerais que resulten de aplicación dunha forma precisa, tamén é certo que a mostra de barcos pesqueiros sobre a que se analizaron os resultados, permítenos identificar en que medida o sector participa e se implica e en que situacións se fai necesario incidir e inculcar prácticas e hábitos que sexan máis seguros.

Centrándonos na mostra de barcos pesqueiros sobre os que se cumprimentou a lista de recoñecemento, á luz dos resultados obtidos pódese concluír confirmando o cumprimento, a implicación e concienciación do sector sobre a adquisición, dispoñibilidade e uso de dispositivos de salvamento. Sen embargo, e con ánimo de

avanzar, mellorar e seguir incidindo en todo elo, a continuación expóñense as seguintes actuacións a modo de recordatorio:

1. En canto ós **aros salvavidas**,

- Identificar nos que non estea sinalada, a matrícula do buque, nome do porto e nome do buque.
- Manter sempre as tiras reflectoras dos aros salvavidas en perfecto estado, e se non é posible substituír por outro aro salvavidas.
- Sinalizar adecuadamente a localización dos aros salvavidas e manter visibles e sen obstáculos as sináis para poder ser vistas.
- Verificar mediante probas de funcionalidade, que os aros salvavidas con luz cumpren cas condicións de acendido automático
- Comprobar o correcto estado das baterías eléctricas dos aros salvavidas con luz.

2. En canto ó **chaleco salvavidas para abandono do barco**,

- Dispor sempre e ter accesibles as instrucións de almacenaxe, coidados, limpeza e mantemento, as instrucións de uso dos chalecos e de colocación e axuste.
- Sinalizar correctamente os chalecos salvavidas para abandono do buque.
- Revisar periodicamente a iluminación dos chalecos ca batería activada.

3. En canto ó **chaleco salvavidas para traballos á intemperie**,

- Ter e manter accesibles as instrucións de almacenaxe, coidados, limpeza e mantemento dos chalecos, e instrucións de uso, de colocación e axuste.
- Os chalecos deben permanecer sempre en lugar seco e fresco.
- Sinalizar de forma correcta os chalecos salvavidas para traballos á intemperie nos barcos nos que non estean sinalizados.
- Manter as sinais de localización sempre accesibles.
- Comprobar o estado da radiobaliza.

- Verificar que o cartucho de gas comprimido está cheo, colocado, o percusor armado e a válvula do tubo de inflado oral bloqueada.
4. En canto ós **traxes de inmersión**,
- Marcar os traxes de inmersión de tamaño grande e os traxes de inmersión de tamaño pequeno que non estean marcados.
 - Sinalizar de forma adecuada a localización dos traxes de inmersión.
 - Comprobar sempre o perfecto estado da bolsa, que non se realicen amoreamentos que superen as catro alturas, e que os traxes de inmersión estean colocados libres de obstáculos.
 - Incidir na accesibilidade nos barcos dos traxes de inmersión.
 - Realizar os coidados e o mantemento necesarios dos traxes.
5. En canto ás **balsas salvavidas**,
- Marcar o nome do buque e do porto de rexistro do barco nas balsas nas que non figure esta información.
 - Revisar e reflexar a data do último rexistro realizado nas balsas nas que non se visualice.
 - Sinalizar de forma correcta todas as balsas salvavidas que haxa nos barcos.
 - Manter sempre as balsas salvavidas accesibles e libres de obstáculos.
 - Retirar todos os obstáculos que dificulten o acceso ás balsas.
 - Comprobar as posibilidades para soltar as balsas en caso de que fose necesario.
6. En canto ó **bote salvavidas**,
- Retirar os obstáculos que imposibiliten o bote salvavidas: redes, etc.
7. En canto ós **equipos radioeléctricos**
- Para cumprir ca identificación obrigatoria dos equipos radioeléctricos é importante que sempre permaneza visible a data

de caducidade dos compoñentes: batería, dispositivos de zafa hidrostática, etc.

- En relación ás inspeccións visuais que se deben realizar en cada un dos equipos radioeléctricos, con carácter xeral é importante incidir sobre os seguintes elementos:
 - Sobre os equipos obrigatorios de VHF: sinalización de toma de terras, de acometidas de baterías, de luz de emerxencias, antenas e dispor de cadro de procedementos de operación para situacións de socorro.
 - Sobre as radiobalizas de localización de sinistros por satélite: visualizar a data de caducidade das baterías, a identificación do buque, e as instrucións de uso e funcionamento.

Para concluír, destacar a importancia das campañas de concienciación e sensibilización dirixidas ó sector pesqueiro, e o fomento de programas de información e formación.

14- Bibliografía

14.1 Lexislación e normativa

- Lei 31/1995, de 8 de Novembro, de Prevención de Riscos Laborais.
- Código Internacional de Dispositivos de Salvamento (Código IDS), adoptado polo Comité de Seguridade Marítima mediante Resolución MSC.48(66) o 4 de Xullo de 1996.
- Real Decreto 485/1997, de 14 de Abril, sobre disposicións mínimas en materia de sinalización de Seguridade e saúde no traballo.
- Real Decreto 1216/1997, de 18 de xullo, polo que se establecen as disposicións mínimas de Seguridade e saúde no traballo a bordo dos buques de pesca.
- Real Decreto 809/1999, de 14 de Maio, polo que se regulan os requisitos que deben reunir os equipos mariños destinados a ser embarcados nos buques.
- Real Decreto 1032/1999, de 18 de Xuño, modificado por Real Decreto 1422/2002, de 27 de Decembro, polo que se determinan as normas de Seguridade a cumprir polos buques pesqueiros de eslora igual ou superior a 24 metros.
- Real Decreto 1837/2000, de 10 de Novembro, polo que se aproba o Regulamento de inspección e certificación de buques civís.
- Real Decreto 543/2007, de 27 de Abril, polo que se determinan as normas de Seguridade e de prevención da contaminación a cumprir polos buques pesqueiros menores de 24 metros (L).
- Real Decreto 563/2010, de 7 de Maio, polo que se aproba o Regulamento de artigos pirotécnicos e cartuchería.
- Real Decreto Lexislativo 2/2011, de 5 de Setembro polo que se aproba o Texto Refundido da Lei de Portos do Estado e da Marina Mercante.

- SOLAS. Capítulo III. Dispositivos e medios de salvamento. Regra 36. Instrucións para o mantemento a bordo.

14.2 Estudos e documentos

- Casado M, Jose.(2014). “Guía de mantemento dos dispositivos de salvamento e dos equipos contra incendios a bordo das embarcacións de pesca menores de 24 metros de eslora”. Dirección Xeral da Marina Mercante.
- Moreno Reyes, Francisco, Jose; Ledesma de Miguel, J; Mira Terrón, G; (2015). “Buques de pesca. Normativa nacional de Seguridade”. Fichas de Divulgación Normativa. Centro Nacional de Medios de Protección. Instituto Nacional de Seguridade e Hixiene no Traballo.
- Otero R-C, Pedro Luis. (2015) “Investigación de Accidentes nas actividades pesqueiras”. Xornada Técnica. Sector marítimo pesqueiro. I Encontro Nacional de Seguridade e Saúde. Inspección de Traballo e Seguridade Social.
- “Guía Técnica para a avaliación e prevención dos Riscos no traballo a bordo dos buques de pesca”. Instituto Nacional de Seguridade e Hixiene no Traballo. 2ª edición. Outubro 2011.
- “Impacto dos Riscos emerxentes na Seguridade marítima”. Cadernos de estratexia. Instituto Español de Estudos Estratéxicos. Ministerio de Defensa. 2008
- Lembra. Prevención de Riscos na pesca. Instituto Galego de Seguridade e Saúde laboral.
- “Manual de formación a bordo. Guía de boas prácticas en Seguridade marítima destinada ó tripulante onde figuran as instrucións e a información sobre os dispositivos de salvamento dos que o buque vaia provisto e os mellores métodos de supervivencia”. Federación Empresarial Galega de Produtores de Pesca (FEGAPESCA). 2013. Xunta de Galicia.
- “Recomendacións de Seguridade para os buques pesqueiros con cuberta de eslora inferior a 12 metros e os buques pesqueiros sen cuberta”. Organización das Nacións Unidas para a Alimentación e a Agricultura. Roma 2014.

14.3 Enlaces de interese

- Xunta de Galicia

<http://www.xunta.gal/portada>

- Instituto Galego de Seguridade e Saúde laboral

<http://issga.xunta.gal/portal/index.html>

- Web oficial de Salvamento Marítimo

[http:// www.salvamentomaritimo.es](http://www.salvamentomaritimo.es)

- Fundamar

<http://fundamar.org/>

- Cooperativa de Armadores de Pesca do Porto de Vigo

<http://www.arvi.org>