

PLAN DE EMERGENCIA 2022-2024

Pollux

Document signat electrònicament. Firmes vàlides. És còpia autèntica de l'original electrònic.

Codi Segur de Verificació (CSV): 0536552e1abe0c3b3142 Adreça de validació: <https://seuelectronica.diba.cat>

Índice

1. Objetivo

2. Introducción

3. Características de la empresa

- 3.1. Actividad
- 3.2. Recorridos
- 3.3. Ubicación
- 3.4. Medios de protección en la empresa

4. Diagrama genérico de Actuación ante una emergencia

5. Equipos de emergencia, obligaciones e instrucciones por tipos de emergencia

6. Instrucciones de comportamiento general

ANEXOS

- I. Actuaciones en caso de emergencia y planos de evacuación
- II. Teléfonos de emergencia
- III. Mantenimiento de medios de detección, evacuación y extinción
- IV. Instrucciones de uso de extintores
- V. Ejercicios de adiestramiento y fichas de actuación
- VI. Sistema mundial de socorro y seguridad marítima

Document signat electrònicament. Firmes vàlides. És còpia autèntica de l'original electrònic.

Codi Segur de Verificació (CSV): 0536552e1abe0c3b3142 Adreça de validació: <https://seuelectronica.diba.cat>

1. Objetivo

Establecer las normas de actuación de todo el personal presente en la embarcación **Pollux** en caso de emergencia, la ubicación del material para estos casos y el personal implicado en cada uno de los grupos o equipos de emergencia, según establece la normativa SOLAS (Anexo - Punto 4.3.2 Plan de Seguridad del Buque).



2. Introducción

El **Plan de emergencias** consta de un capítulo general en el que están incluidas las normas generales de comportamiento en caso de detección de una emergencia, en caso de evacuación, el organigrama de emergencias y varios documentos con las instrucciones específicas para cada una de las brigadas que pertenecen al **Equipo de emergencias**.

Este **Plan de emergencias** estará siempre al día y cualquier cambio se comunicará de inmediato al personal afectado, y también cuando se incorporen trabajadores nuevos.

El Centro de Control estará ubicado en la zona del piloto del *Pollux*. Es aquí donde se guardará una copia del listado del personal de la embarcación, una hoja donde se apunten las personas que acceden a esta y los planos de la situación de los extintores contra incendios del plan de emergencias. Trimestralmente se tendrá que actualizar el listado de trabajadores.

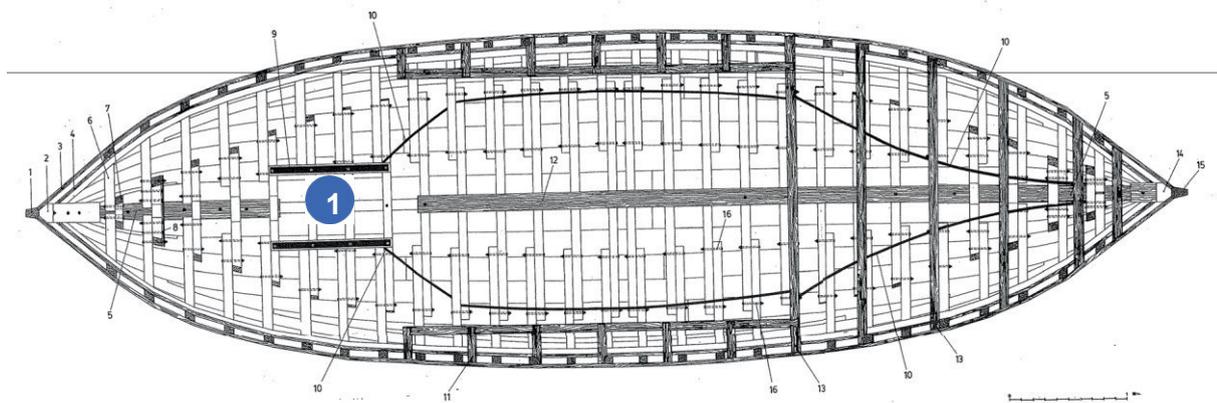
El personal implicado en las brigadas para emergencias se identificará mediante:

Personal implicado	Identificación
1. Jefe de emergencia, Jefe de intervención	Etiqueta identificativa personalizada.
2. Evacuadores	Etiqueta identificativa personalizada.
3. Persona que atiende los primeros auxilios	

La etiqueta se colocará en una funda para tarjetas y se colgará en la ropa de forma visible.

Los **Evacuadores** dirigirán al personal no adscrito al equipo de emergencias hacia el punto de reunión establecido:

1. Popa



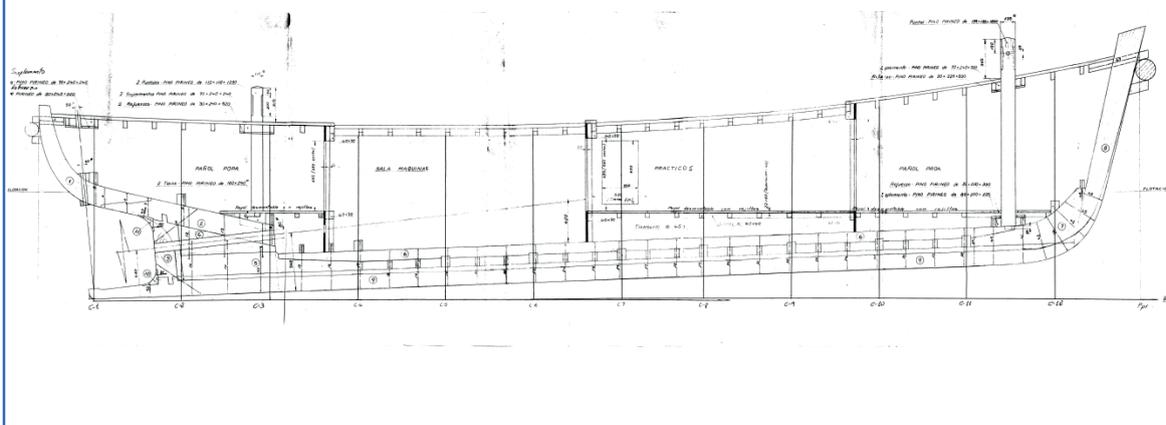
3. Características de la empresa

Actividad

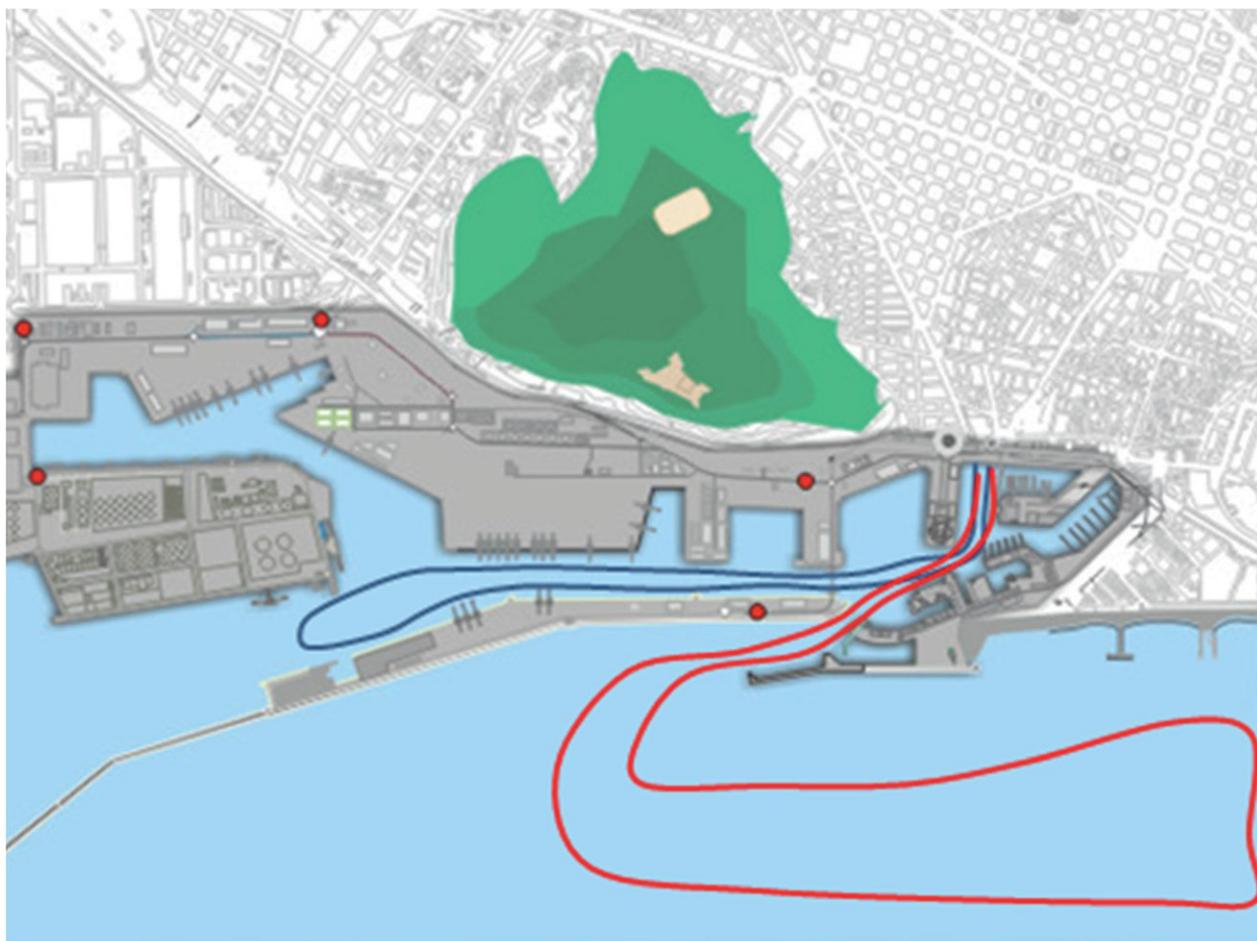
Pollux	Muelle de España – Moll de la Fusta Barcelona
Actividad	Embarcación del Museo Marítimo de Barcelona que presta apoyo al desarrollo de programas educativos y difusión
Horario de Ocupación	24 horas
Número máximo de ocupación	Navegación Diurna: 7 personas

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS:

Eslora total: 10,50 m
Manga máxima: 3,08 m **Puntal de construcción:** 1,30 m
Calado: 0,7 m
Desplazamiento: 8,98 Tm
Motor: Solé Diésel SM-105



Recorridos



Ubicació

Embarcació situada en el muelle de España – Moll de la Fusta. En el desarrollo de los programas educativos se hacen salidas por la zona del Puerto de Barcelona. Y programadas puntualmente a lo largo del litoral catalán.

Medios de protección en la empresa

A continuación, se describen los **medios técnicos disponibles** en la embarcación *Far de Formentera* para la detección y extinción automática o manual de una emergencia.

A) Sistemas de alarma y detección:

Tipo	N.º	Situación
1. Bocina	1	Puente de mando

2. Detectores automático y manual de agua en	1	Conectados al panel de control situados en el puente, alarma acústica luminosa de la bomba de achique de
---	---	--

B) Protección y detección contra incendios:

Sistemas	N.º	Observaciones
Extintores de polvo seco	2	
Mangueras y Boquillas	1	Cámara central
Bombas contra incendio	2	1 acoplada al motor principal mecánica
Cubos contra incendios con tapa	1	Cámara central

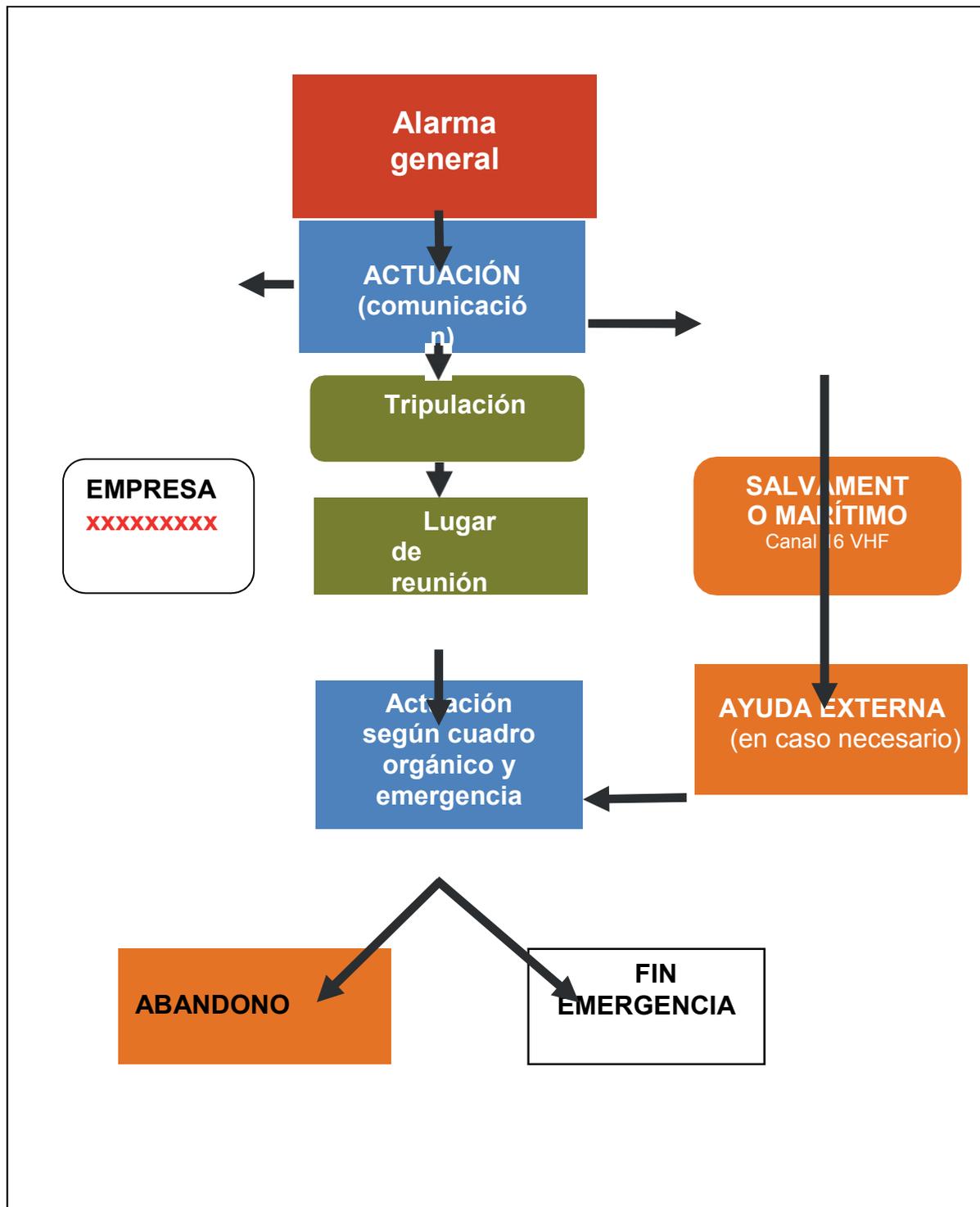
C) Material y dispositivos de abandono y supervivencia:

Sistemas	N.º	Observaciones
Batería VHF y portátiles GMDSS	1	Escotilla patrón
Chalecos modelo SOLAS	21	Cámara central
Aros salvavidas	2	2 Aletas
Cohetes, bengalas	6	3+3 Escotilla patrón
Remos	2	Laterales de cabina principal

D) Equipo de primeros auxilios:

Hay un **botiquín de maletín portátil**, con material médico. El **Patrón será el encargado** de comprobar el estado del material médico, así como de las reposiciones que sean necesarias.

4. Diagrama genérico de actuación ante una emergencia.



5. Equipos de emergencia, obligaciones e instrucciones por tipos de emergencia

RESPONSABLE DE EMERGENCIAS
Titular: Patrón
Sustituto: Marinero o personal adulto
CENTRO DE CONTROL y COMUNICACIONES Canal 74 (Interno) / Canal 16 (Externo) Puesto del Faro Barcelona
Titular: Patrón
Sustituto: Marinero o personal adulto
RESPONSABLE DE INTERVENCIÓN
MÁQUINAS: Patrón
Cubierta: Marinero o personal adulto
HOMBRE AL AGUA: Patrón/Marinero/Personal adulto
CONTAMINACIÓN: Patrón
EQUIPO DE RESCATE
Patrón/Marinero/Personal adulto
EQUIPO DE PRIMEROS AUXILIOS
Patrón

Alarmas y señales según el tipo de emergencia

EN CASO DE INCENDIO:

Una señal, pitada o campana dong larga.



EN CASO DE PELIGRO (Botadura, colisión, mal tiempo, hombre al agua):

Una señal larga y dos cortas.



EN CASO DE ABANDONO:

Siete o más pitadas cortas seguidas de una larga.



ALARMA GENERAL DE EMERGENCIA:

Document signat electrònicament. Firmes vàlides. És còpia autèntica de l'original electrònic.

Codi Segur de Verificació (CSV): 0536552e1abe0c3b3142 Adreça de validació: <https://seuelectronica.diba.cat>

Siete o más pitadas cortas seguidas de una larga con la sirena del barco y repetidas con la bocina.

Al escuchar estas alarmas todos los tripulantes irán al punto de reunión (popa), donde el Patrón les informará del tipo de emergencia. Si la tripulación se tiene que preparar para un abandono, volverán al punto de reunión con los chalecos puestos.

Cargo	Misiones en abandono	Misiones en incendio
PATRÓN	En el puente de mando, al frente de todas las operaciones. Comunicaciones por radio. Ordena la evacuación del barco.	En el puente de mando, al frente de todas las operaciones. Comunicaciones por radio.
Patrón	Va a buscar al puente los VHF portátiles. Patrón en Traerá la linterna de señales incendio en máquinas.	Miembro B. Apoyo a las órdenes del incendio en cubierta, y en
Patrón	Estará atento y preparará al pasaje	Preparará equipos de lucha CI siguiendo instrucciones del Patrón en fuegos en cubierta, o del Mecánico o Patrón en fuegos de la máquina.
Patrón	Acude con el VHF portátil (canal 74).	Jefe de la Brigada de máquinas en incendio en la máquina. Opera cortes de combustible. Arranca bombas CI y corta suministros eléctricos en el área afectada.

Sustitutos personas claves	Brigada cubierta	Brigada máquinas	Brigada apoyo	Mantenimiento dispositivos de salvamento y lucha
Patrón POR Marinero	Patrón	Patrón Marinero	Monitor	El Patrón es el responsable del mantenimiento y la disponibilidad operativa de todos los equipos y dispositivos de salvamento CI.
Marinero POR Monitor	Marinero			

6. Instrucciones de comportamiento general

Algunas normas básicas de precaución que debemos respetar en nuestro trabajo son:

- **Conservar el puesto de trabajo limpio y ordenado.** La suciedad, los vertidos de líquidos combustibles y los materiales como el papel y el cartón, son fácilmente origen de incendios.

- **El uso de maquinaria** solo se realizará por parte del personal autorizado y formado o, en todo caso, por personal de empresas que estén expresamente autorizadas y que el personal esté formado para el uso específico de la maquinaria y sus riesgos.
- **Está prohibido manipular las cajas eléctricas** sin autorización del responsable indicado por el Consorci de les Drassanes Reials i Museu Marítim de Barcelona.
- **Los espacios no visibles son peligrosos**; no tirar en rincones o detrás de las puertas lo que no queremos tener a la vista.
- **Reservar los lugares más seguros y ventilados** para los materiales combustibles, alejados de las fuentes de calor y de los cuadros y equipos eléctricos.
- Ante **cualquier olor sospechoso o superficie excesivamente caliente**, es necesario **avisar inmediatamente**.
- **Extremar la atención en las zonas más peligrosas** por la acumulación de materiales (almacenes, recambios, pinturas...).
- **No deteriorar ni bloquear los dispositivos y sistemas de seguridad o de socorro** (instalación eléctrica, cierre de puertas, bocas de incendio equipadas, extintores, iluminación de emergencia, etc.) **ni obstaculizar** los pasillos, escaleras, puertas o áreas de trabajo.
- **No utilizar aparatos eléctricos en mal estado**. Indicar lo que está mal para que pueda ser corregido.
- **Utilizar los equipos y prendas de ropa de protección personal** (casco, guantes, gafas, calzado de seguridad, arnés, etc.) siempre que exista peligro para la integridad física y según señalización.
- **No realizar cambios ni modificaciones en un andamio una vez instalado**; las tarimas que utilicen las empresas subcontratadas tienen que ser estables y seguras y adecuarse a la normativa vigente, así como a las normas técnicas de prevención. Los trabajadores llevarán el arnés anclado/fijado a las estructuras, así como los EPI establecidos en la evaluación de riesgos y los indicadores en la señalización del naviero gestor.
- **Los cabos** que se utilizan en la embarcación **deben estar siempre en buen estado**. En caso de observarlos en mal estado, se tiene que comunicar.
- Antes de utilizar una **escalera portátil asegúrese de que reúne las debidas condiciones de seguridad**. Utilice la escalera siguiendo las recomendaciones establecidas: colóquela con la inclinación correcta, suba y baje de frente usando ambas manos para pegarse a los peldaños, no ocupe nunca los últimos peldaños, no trate de alcanzar puntos alejados estirándose, desplace la escalera siempre que sea necesario.
- **Preste atención a las herramientas de trabajo**: utilice las que sean apropiadas a cada trabajo, consérvelas en buenas condiciones, llévelas de forma segura, guárdelas ordenadas y limpias en un lugar seguro.
- **Para trabajar con máquinas herramientas conozca antes a fondo su manejo** y tenga presente todas las medidas de prevención para trabajar con ellas sin peligro.

Document signat electrònicament. Firmes vàlides. És còpia autèntica de l'original electrònic.

• **Para la carga y transporte manual de materiales** utilice prendas de vestir de protección
Codi Segur de Verificació (CSV): 0536552e1abe0c3b3142 Adreça de validació: <https://seuelectronica.diba.cat>

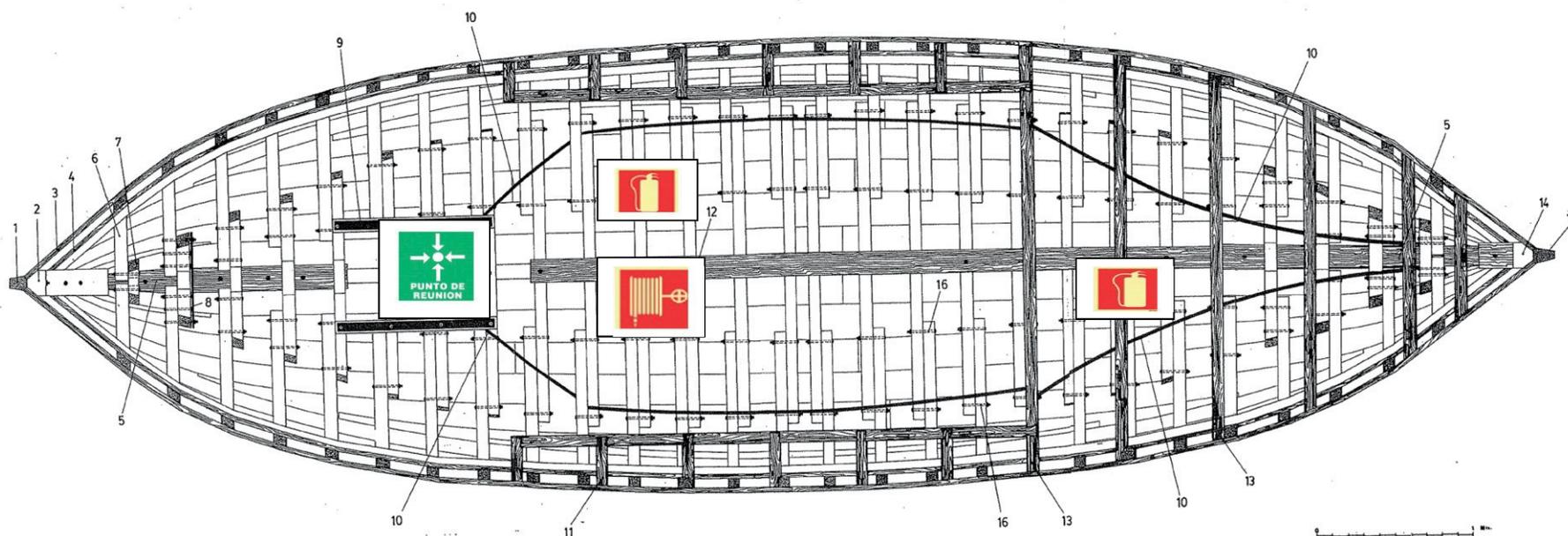
y

- **Levantamiento de pesos:** sitúe el peso cerca del cuerpo, doble bien las rodillas y mantenga la espalda en línea recta.
- **Transporte de cargas:** aproxime la carga al cuerpo, cargue simétricamente, lleve la carga manteniéndose erguido.
- **El material almacenado tiene que estar correctamente apilado,** con las cargas adecuadamente distribuidas y sujeto con piezas de soporte o estibado. No deberán interceptar salidas para el personal ni medios de extinción de incendios. Si provisionalmente se obstruye la circulación, se tendrán que colocar señales de advertencia.
- **Cuando utilice energía eléctrica** en cualquiera de sus formas, tiene que observar las reglas específicas de seguridad existentes. Especialmente:
 - **No manipule instalaciones eléctricas** cuando se encuentren mojadas o si es usted quien tiene las manos o pies mojados.
 - **En caso de avería o incidente,** corte la corriente como primera medida.
 - **Los cables y cuadros de alimentación eléctrica** tienen que estar en perfecto estado.
 - **Cuando se realicen trabajos de cualquier naturaleza** cerca de líneas eléctricas de distribución, aéreas o subterráneas, se deben adoptar todas las precauciones necesarias.
 - **Para evitar cualquier contacto con los cables.** En interrupciones largas, desconectar el equipo.
- Para realizar **soldaduras eléctricas** tiene que comprobar la correcta conexión del equipo y su perfecto estado, y realizar correctamente las operaciones de soldaduras siguiendo de forma escrupulosa las normas de seguridad específicas establecidas para este tipo de trabajo. Es necesario colocar un extintor móvil junto a la zona de trabajo o las BIE.
- Para **soldar con soplete** se deben seguir las normas de seguridad establecidas para este tipo de trabajo, con uso de prendas de ropa de protección adecuadas y las botellas de acetileno tienen que estar alejadas de las fuentes de calor y atadas para evitar su caída. Es necesario colocar un extintor móvil junto a la zona de trabajo o las BIE.
- No utilizar nunca el **volquete elevador** para elevar o transportar a trabajadores en sus horquillas o para personas que no hayan recibido formación específica; respetar la carga y velocidad máximas.
- Para **realizar trabajos en altura en rampa de varada:** la persona que realice trabajos en altura igual o superior a 2 metros tiene que cumplir los siguientes requisitos:
 - **Disponer de una plataforma de trabajo** sólida y resistente para soportar las cargas o esfuerzos a que sea sometida, con un sistema de armadura o apoyo que asegure su estabilidad.
 - **Disponer en todo su perímetro de barandillas** que deben reunir las siguientes características: altura mínima de 90 cm, barra o listón entremedio, rodapié, materiales rígidos y resistentes.

- En el supuesto de que **el trabajo que desarrollar sea de corta duración o en arboladura**, se podrá sustituir la plataforma por un EPI, que tiene que constar obligatoriamente de: arnés anticaída y línea de vida o punto fijo de anclaje o guindola homologada.

ANEXOS

ANEXO I: Actuaciones en caso de emergencia y planos de evacuación



Document signat electrònicament. Firmes vàlides. És còpia autèntica de l'original electrònic.

Codi Segur de Verificació (CSV): 0536552e1abe0c3b3142 Adreça de validació: <https://seuelectronica.diba.cat>

Document signat electrònicament. Firmes vàlides. És còpia autèntica de l'original electrònic.

Codi Segur de Verificació (CSV): 0536552e1abe0c3b3142 Adreça de validació: <https://seuelectronica.diba.cat>

Protocolo de actuación en situación de salvamento:

En una situación de peligro, el patrón decidirá como cuestión urgente si necesita que le presten auxilio o si la situación podrá resolverse con los medios del barco.

Si el barco pierde su capacidad de gobierno, o se ve en una situación límite, se tendrán en cuenta las siguientes prioridades:

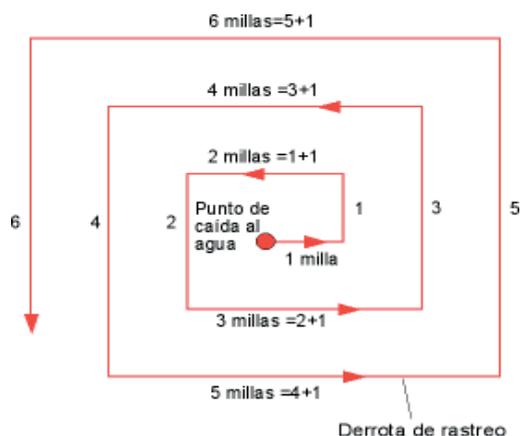
1. **Alertar vía radio y/o teléfono, etc. a las estaciones marítimas.**
2. **Salvaguardar la integridad de las personas y del barco.**
3. **Alertar a la empresa.**

En una situación de salvamento mediante medios externos, se utilizará el protocolo, manteniendo el contacto en todo momento.

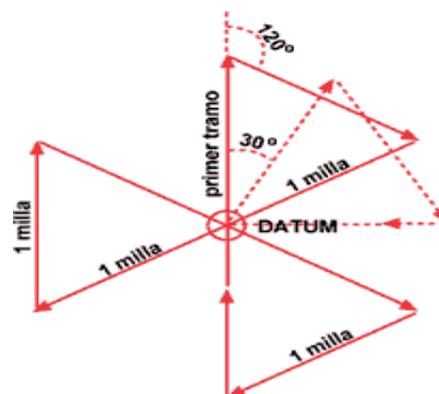
Protocolo de actuación de rescate en hombre al agua:

Si perdemos de vista al náufrago podemos realizar las maniobras del Método del minuto, exploración en espiral cuadrada o la exploración por sectores:

Exploración en espiral cuadrada



Exploración por sectores



Maniobra de hombre al agua a vela:

En una embarcación que navega a vela, el peligro de que una persona se caiga al agua es mayor, la maniobrabilidad inmediata del barco es menor, especialmente si se va navegando con vientos largos y se lleva mucho aparejo izado.

Es importante señalar inmediatamente y con la mayor eficacia la persona que ha caído al agua. Para ello, se puede usar un aro salvavidas, bote fumígeno o luz. No perderla de vista y avisar al jefe de guardia y al resto de la tripulación.

En caso de que se cayera el patrón o el jefe de guardia, se avisaría al maquinista o al siguiente rango, y se comunicaría por radio.

Maniobra de recogida:

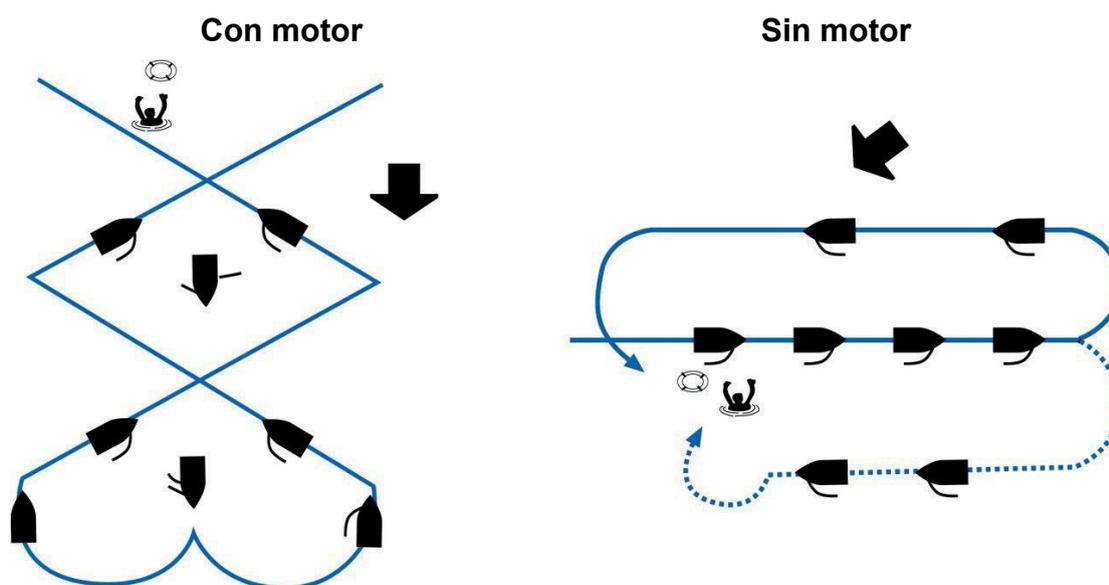
Document signat electrònicament. Firmes vàlides. És còpia autèntica de l'original electrònic.

Codi Segur de Verificació (CSV): 0536552e1abe0c3b3142 Adreça de validació: <https://seuelectronica.diba.cat>

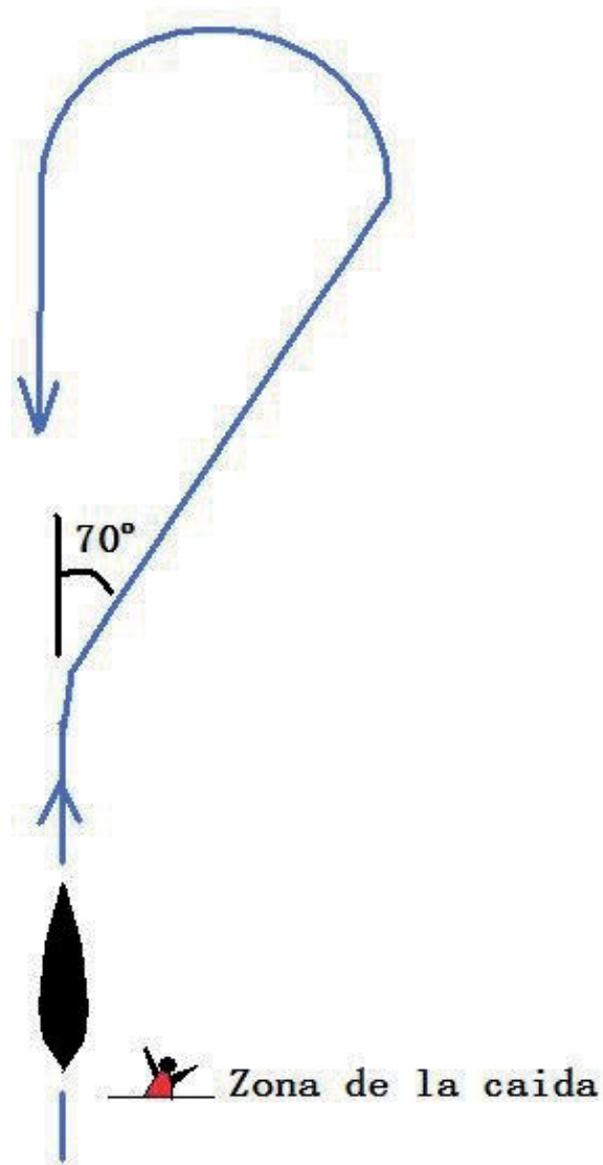
- A motor inmediatamente disponible.
- Comprobar que no haya cabos en el agua que pudieran enredarse en la hélice.
- Poner el motor en marcha.
- Efectuar la maniobra a motor, arriando las velas lo más rápido posible.
- En caso de no poder arriarlas con suficiente rapidez, a la orden del patrón, dejarlas totalmente en banda para que no cojan viento y no entorpezcan la maniobra.
- Recordar que lo importante es recoger a la persona lo antes posible, incluso a riesgo de averías en el aparejo.

Si la maniobra a motor no es posible:

- Navegando de ceñida: debe virarse inmediatamente, de la forma más rápida (por avante o en redondo) y volver al rumbo opuesto.
- Navegando con vientos largos o en popa: seguir navegando exactamente en el mismo rumbo de la caída del hombre, mientras se prepara la maniobra para recogerle, virar por avante o en redondo, según las circunstancias del aparejo, viento o mar; o bien, volver ciñendo de lado a lado y efectuando bordadas muy cortas, tomando como eje el rumbo opuesto al de la caída.



Curva de Butakov para la recogida del hombre al agua.



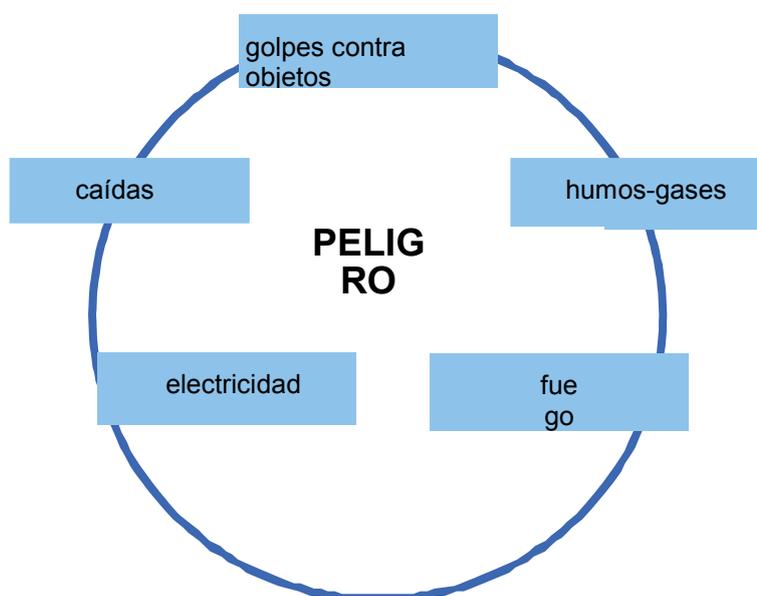
Emergencias médicas

Cuando hacer una consulta:

Ante cualquier emergencia de tipo sanitario, accidente o enfermedad, o siempre que surja un problema sanitario a bordo que plantee dudas.

Hay situaciones de emergencia o urgencia en las que no se debe perder tiempo y habrá que actuar inmediatamente. En estos casos, siga las siguientes instrucciones y pida después CONSEJO MÉDICO POR RADIO:

- **PROTEGER:** evite que el accidente se agrave o afecte a nuevas víctimas. Cuide de su propia seguridad y del accidentado frente a:



Valore si se le puede atender en el lugar o si hay QUE TRASLADARLO para alejarlo del peligro.

- **ALERTAR:** pida ayuda a sus compañeros.
- **SOCORRER:** según si está consciente, respira, está herido.

Cómo hacer la consulta:

- Mantenga la calma.
- Antes de abrir la comunicación se tienen que recoger todos los datos y síntomas sobre el caso, siguiendo el orden establecido en las instrucciones. Una buena recogida de datos facilita la labor del médico y determina una mejor calidad de la consulta.
- Tener a mano papel y lápiz para escribir las anotaciones que sean necesarias durante la consulta.
- El enfermo debe estar presente en el momento de efectuar la consulta. Si eso no fuera posible, un tripulante tendrá que ayudar en la recogida y transmisión de otros datos que el médico solicite.
- Tener a mano la relación actualizada de la dotación del botiquín.

Document signat i respectat els horaris recomenats per a les comunicacions. Respetar los horarios recomendados para las comunicaciones.

- Hablar despacio, claro y ser lo más breve posible.

Después de la consulta:

Respete las instrucciones del médico, tanto en la aplicación de las medidas que este aconseje como en la realización de las posibles llamadas de control. La responsabilidad última, en todo caso, será del capitán o de la persona que ostente el mando del barco.

Lámina de situación de síntomas y cuestionario básico:

		QUESTIONARIO BÁSICO		
	A B C D E F G	H I J K L M N	1) Datos personales: nombre, apellidos, fecha y lugar de nacimiento, y función a bordo.	
1			2) Situación del barco.	
2			3) ¿Cuál es el problema? (Indique de forma precisa lo que le sucede al enfermo)	
3			4) ¿Desde cuándo lo presenta? (minutos, horas, días)	
4			5) ¿Cómo ha empezado?	
5			6) ¿Dónde se localiza? (Utilice las láminas)	
6			7) ¿Es la primera vez?	
7			8) ¿Respira con dificultad?	
8			9) ¿Tiene pulso? (Cuántas pulsaciones)	
9			10) ¿Tiene fiebre? (Cuántos °C)	
10			11) ¿Sigue algún tratamiento? ¿Cuál?	
11			12) ¿El enfermo es alérgico?	
12			13) ¿Ha tenido alguna enfermedad importante? ¿Ha sido operado?	
13			14) ¿Es consumidor de tabaco u otras sustancias?	
14				
15				
16				
17				

Protocolo de actuación ante una emergencia médica

Informar a la empresa:

- **Área de Gestión de Colecciones y Conocimiento.** Carles Jorba, tel. 649 947 773
- **Varador 2000:** Xiqui Mas: 616 963 233 y Andreu Lopez: 638 957 353

Instrucciones en caso de accidente de trabajo

- **En el caso de que el trabajador sea del Museo Marítimo y dentro del territorio español:**

Vaya al centro asistencial MC Mutual más próximo.

La mutua es **Mutua Activa**. El teléfono de emergencias **24 horas** de la mutua es el **900 382 238**. Si es necesario acudir a un centro asistencial, el más próximo se encuentra en la calle **Bailèn, 84**.

- **En el caso de que el trabajador sea de VARADOR 2000 y dentro del territorio español:**

Vaya al centro asistencial MC Mutual más próximo.

La mutua es **MC Mutual**. El teléfono de emergencias **24 horas** de la mutua es el **900 300 144**. Si es necesario acudir a un centro asistencial, el más próximo se encuentra en la calle **Llacuna, 75-81 y el teléfono es el 935 056 104**.

Protocolo de actuación en caso de contaminación:

Los vertidos de hidrocarburos ocasionan impactos negativos en los ecosistemas enteros, además, representan importantes pérdidas económicas y son un peligro potencial para la salud.

En nuestra embarcación el impacto ambiental puede ser debido a:

- Escapes de hidrocarburo
- Aguas de sentina
- Residuos aceitosos
- Latas o cordaje.

Nuestro compromiso es evitar cualquier tipo de contaminación, es por ello por lo que se tendrán en cuenta las siguientes medidas:

Medidas de prevención:

- No se puede tirar nada al mar.
- Se clasificarán todos los tipos de desechos.
- Se almacenarán según los tipos.
- Se entregarán en tierra según los tipos.

Medidas de actuación:

- Dar la alarma.
- Extender la barrera de contención.
- Absorber el vertido.

En caso de un vertido de hidrocarburo, el barco dispone de medidas de contención (barreras, material absorbente).

Dado que la cantidad de hidrocarburo que llevamos a bordo no es muy elevada (500 l), y está dividido en departamentos, no comporta un alto riesgo. Aun así, mantendremos un procedimiento de actuación ante esta emergencia.

El Patrón o marinero de guardia serán los encargados de dar la orden de actuación, alertando a la tripulación, que será la responsable de extender las barreras de contención, rodeando el vertido para después absorberlo.

Ante esta emergencia, se tendrá que comunicar a la capitanía pertinente y a la empresa.

ANEXO II: Teléfonos de emergencia

Emergencias Marítimas	900 202 202
Autoridad Portuaria de Barcelona	900 100 852
Capitanía Marítima de Barcelona	932 234 275
Mossos d'Esquadra	112
Policía Portuaria	900 100 852
Guardia Urbana	092
Guardia Civil	062
Bomberos de Barcelona	080
Ambulancias	061
Salvamento Marítimo	932 234 759 VHF: 16 - 10
Hospital del Mar	932 483 000
Hospital Clínic	932 275 400
Hospital de Sant Pau	932 919 000

-RESPONSABLE del MUSEO MARÍTIMO:

- Consorci de les Drassanes Reials i Museu Marítim de Barcelona: Carles Jorba, tel. 649 947 773
- MUTUA ACTIVA (trabajadores del CDR y MMB): C/ Bailèn, 84, tel. 934 525 050

-RESPONSABLE de la EMPRESA CONSIGNATARIA:

- VARADOR 2000: Sr. Andreu, tel. 638 957 353
- MUTUA, MC Mutual: C/ Llacuna, 75-81 y el teléfono es el 935 056 104.

ANEXO III: Mantenimiento de medios de detección, evacuación y extinción

A.- Operaciones a realizar por el usuario del equipo.

EQUIPO O SISTEMA	CADA	
	2 MESES	6 MESES
Bocas de incendio equipadas (bie)	<p>Comprobación de la buena accesibilidad y señalización de los equipos. Comprobación por inspección de todos los componentes, procediendo a desenrollar la manguera en toda su extensión, accionar la lanza o boquilla en caso de disponer de diferentes posiciones. Comprobación, por lectura del manómetro, de la presión de servicio. Limpieza del conjunto y engrase de cierres y bisagras de las puertas del armario.</p>	
Extintores de incendio	<p>Comprobación de la accesibilidad, buen estado aparente de conservación de los seguros, precintos, inscripciones, manguera, etc. Comprobación del estado de carga (peso y presión) del extintor y de la botella de gas impulsor (si existe), estado de las partes mecánicas (boquilla, válvulas, manguera, etc).</p>	

B.- Operaciones a realizar por personal especializado, fabricante o instalador del equipo o sistema.

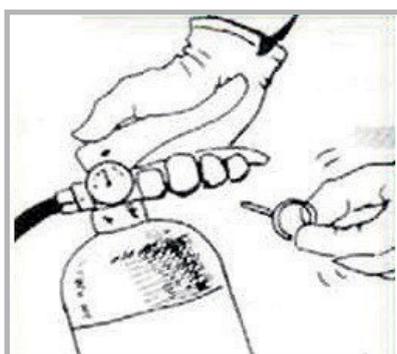
EQUIPO O SISTEMA	CADA	
	AÑO	CINCO AÑOS
Bocas de incendio equipadas (bie)	<p>Desmontaje de la manguera y ensayo de esta en un lugar adecuado. Comprobación del correcto funcionamiento de la boquilla en sus diferentes posiciones y del sistema de cierre.</p> <p>Comprobación de la estanquidad de los racores y estado de las juntas. Comprobación de la lectura del manómetro con el de referencia (patrón), acoplado al racor de conexión de la manguera.</p>	<p>La manguera tiene que ser sometida a una presión de prueba de 15 kg/cm² y manguera, y</p>
Extintores de incendio	<p>Verificación del estado de carga y en el caso de extintores de polvo con botellita de impulsión adosada, estado del agente extintor. Comprobación de la presión de impulsión del agente extintor. Estado de la manguera, botellita o lanza y partes mecánicas.</p>	<p>A partir de la fecha del timbrado del extintor (y por tres veces) se timbrará el extintor de acuerdo con la "ITC-MIE AP.5" del "Reglamento de Aparatos a Presión sobre extintores de incendios" (BOE de 23 de junio de 1982).</p>

Instalaciones generales

CADA MES

Comprobación del estado de las señales y de su fácil percepción. Comprobar la inexistencia de obstáculos en las salidas de emergencia, etc.

ANEXO IV: Instrucciones de uso de extintores



A. Quite el precinto



b. Presione la palanca llamas



C. Dirija el chorro a la base de las llamas

- Después de dar la alarma por el medio más rápido, coja el extintor más próximo.
- Sin accionarlo, acérquese al lugar del fuego, aproximadamente a dos metros.
- Rompa el pasador con el precinto, coja la boquilla de la manguera de descarga con una mano, y apriete la palanca de disparo.
- Si el extintor es de CO₂, no tocar la boquilla, ya que queda congelada, lo que podría lesionar su mano.
- Dirija el chorro del extintor a la base del objeto que se está quemando haciendo un "barrido" con movimientos rápidos de la manguera en zigzag y horizontales.
- Si el fuego es vertical, se hará lo mismo de abajo arriba.
- No se detenga hasta descargar todo el extintor.

ANEXO V: Ejercicios de adiestramiento y fichas de actuación

Ejercicios de adiestramiento:

Para la propia seguridad del tripulante, la del buque y la protección del medio ambiente, es muy importante la colaboración y que se preste la debida atención a los ejercicios de adiestramiento, preguntar lo que no se comprenda y aportar los conocimientos y experiencia.

Con el adiestramiento se busca el automatismo necesario para afrontar rápidamente cualquier emergencia.

Al llegar a bordo se leerán las instrucciones que figuran en el plan de emergencia, familiarizándose con los medios generales contra incendios, de abandono y de lucha contra la contaminación, como se especifica en los procedimientos del cuadro orgánico. A todos los tripulantes, sean o no trabajadores de la empresa.

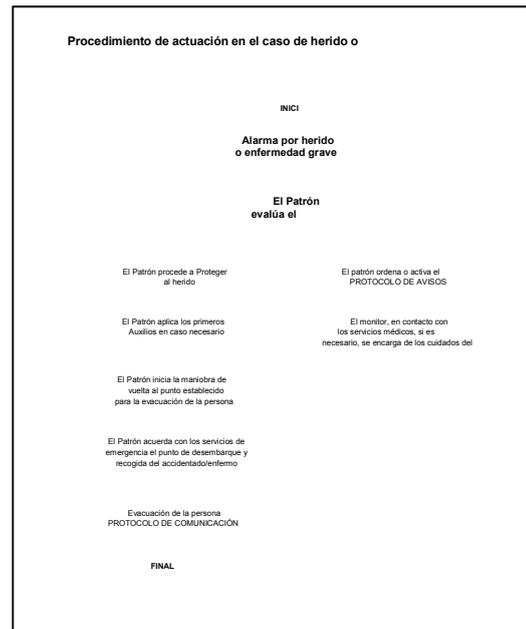
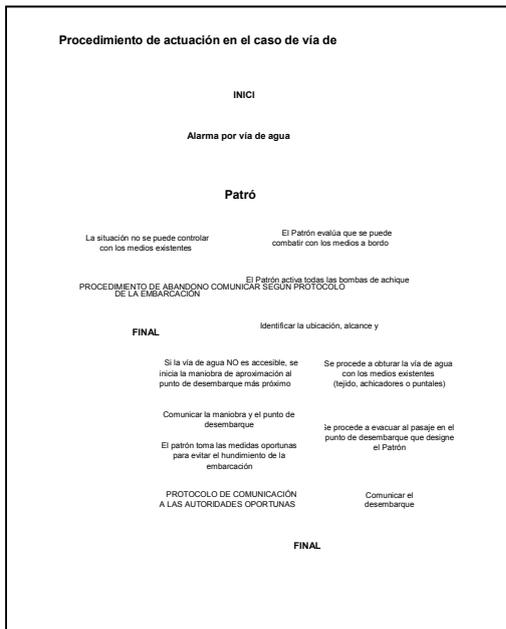
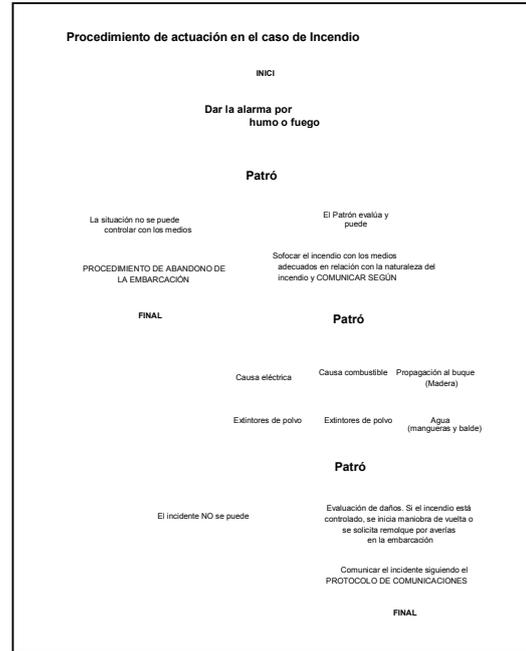
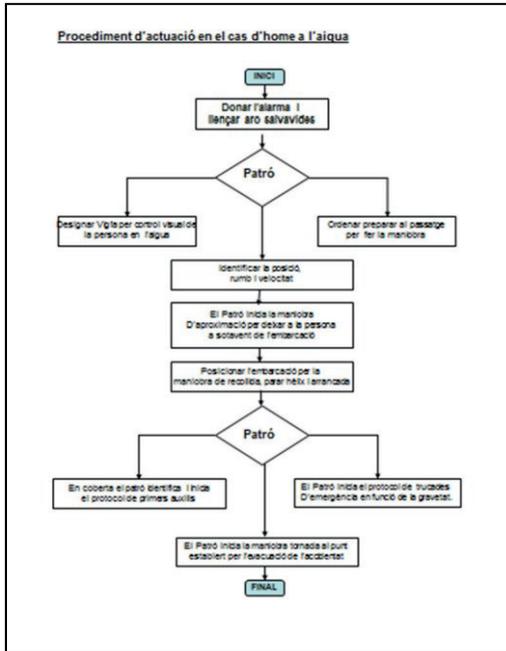
Cada tripulante dispondrá de una ficha personalizada para su puesto de trabajo (tarjeta individual de emergencia). Esta tarjeta especifica sus funciones en caso de emergencia.

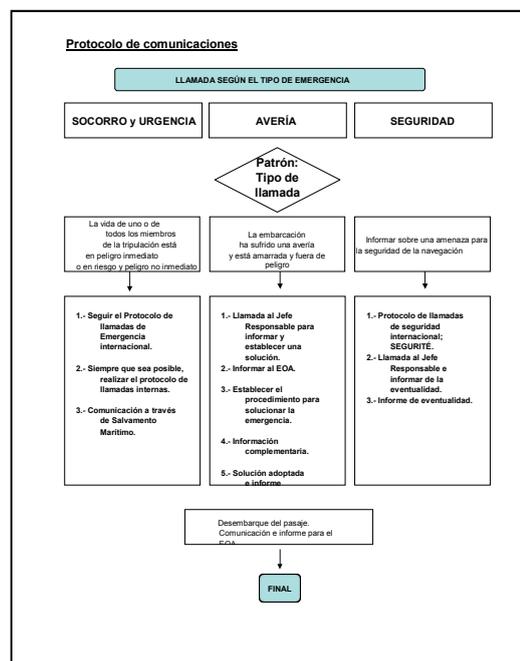
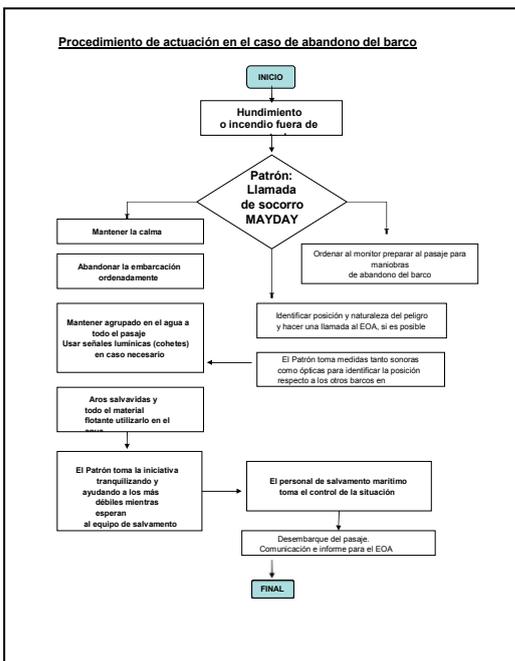
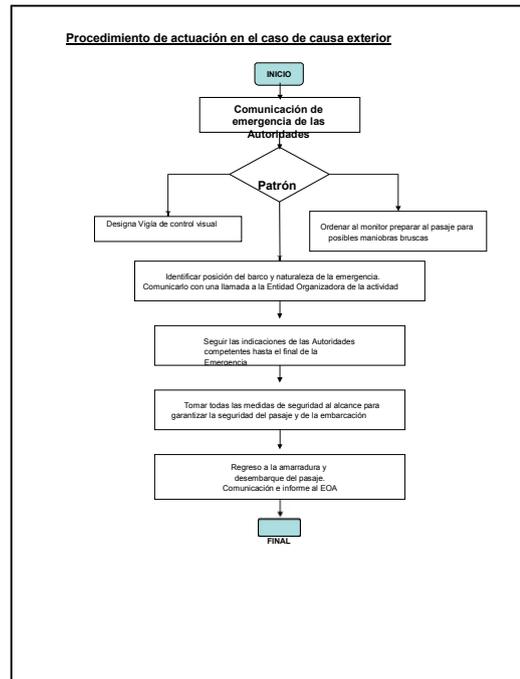
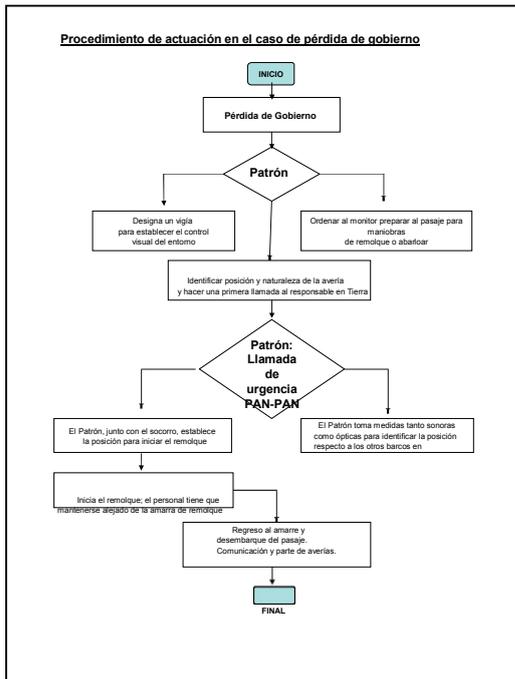
Los ejercicios son los siguientes:

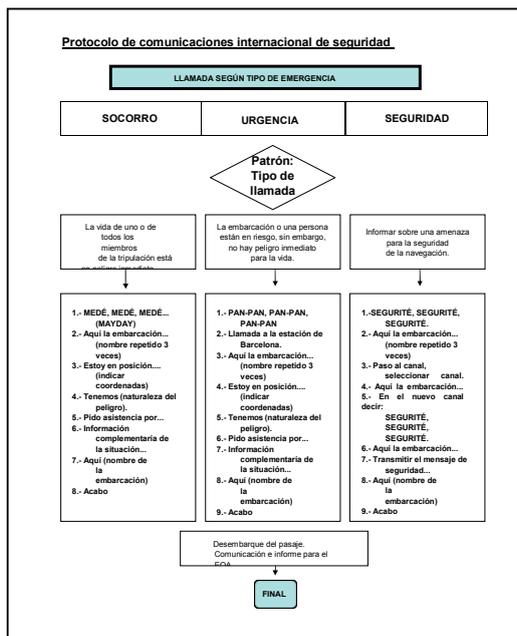
- Abandono del barco.
- Incendio a bordo.
- Hombre al agua.
- Búsqueda y rescate.
- Contaminación.

Estos ejercicios se realizarán periódicamente o cada vez que se cambie la tripulación.

FICHAS DE ACTUACIÓN:







ÓRDENES PERMANENTES DEL PATRÓN

El patrón es la máxima autoridad dentro de la embarcación y, por lo tanto, se seguirán las órdenes y la organización que el patrón establezca en cada momento. Finalmente, él emitirá un informe para comunicar los acontecimientos a su superior o autoridad competente. **Tanto en los ejercicios de simulacro como en un caso real.**

ANEXO VI: Sistema mundial de socorro y seguridad marítima

El Sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM), en inglés Global Maritime Distress Safety System (GMDSS), es un conjunto de procedimientos de seguridad, equipos y protocolos de comunicación diseñados para aumentar la seguridad y facilitar la navegación y el rescate de embarcaciones en peligro.

Este sistema está regulado por el Convenio internacional para la protección de la vida humana en el mar (SOLAS), aprobado bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional (OMI), organismo dependiente de la ONU. Está vigente en los barcos mercantes y de pasaje desde 1999.

El GMDSS se compone de varios sistemas, algunos de los cuales son nuevos, pero la mayoría llevan operando varios años. El sistema trata de llevar a cabo las siguientes operaciones: alerta (incluyendo posición), coordinación de búsqueda y rescate, localización (posicionamiento), provisión de información marítima, comunicaciones generales y comunicaciones de puente a puente. Los requisitos de radio dependen del área de operación del barco más que de su tipo o tonelaje. El sistema posee mecanismos de alerta redundantes y fuentes específicas de alimentación de emergencia.

Contenido:

1.- Componentes del sistema GMDSS

1.1 Baliza de indicación de posición en situación de emergencia (EPIRB)

Document signat electrònicament. Firmes vàlides. És còpia autèntica de l'original electrònic.

1.2 NAVTEX

1.3 INMARSAT

1.4 Radio de alta frecuencia

1.5 Transpondedores

2.- Áreas marinas del GMDSS

3.- Falsas alarmas y herramientas de

capacitación 4.- Recomendaciones del

uso del sistema

4.1 Actuación en situaciones de emergencia

4.1.1 Situaciones propias

4.1.2 Situaciones de terceros

5.- Equipamientos que instalar en embarcaciones de

recreo 6.- Regulación por países

1.- Componentes del sistema GMDSS. Los principales equipos usados por el sistema son:

1.1 Baliza de indicación de posición en situación de emergencia (EPIRB)

Diferentes modelos de EPIRB. El sistema EPIRB (Emergency Position - Indicating Radio Beacon) está diseñado para transmitir a un centro de coordinación de rescate la identificación y posición exacta de un barco en cualquier lugar del mundo. Se activa automáticamente al entrar en contacto con el agua en un hundimiento. Emite entre 121,6 MHz y 406 MHz.

1.2 NAVTEX

El NAVTEX es un sistema automático de telegrafía de impresión directa que distribuye avisos de seguridad marítima, pronósticos del tiempo, noticias y otros tipos de informaciones similares a los buques (MSI, Maritime Safety Information).

Navtex es un receptor que tiene que ser previamente programado para recibir desde estaciones costeras determinadas, también denominadas ÁREAS, así como el tipo de mensajes que se desean recibir, además de los obligatorios.

Información de Seguridad Marítima: información de ayuda a los navegantes marítimos, como meteorología, radioavisos náuticos, búsqueda y salvamento, servicios de pilotaje y algunas radioayudas náuticas.

Radioavisos náuticos: avisos que pueden afectar a la navegación como hielo a la deriva, faros apagados, balizas desaparecidas o fuera de su ubicación, ejercicios de armas, etc.

1.3 INMARSAT

La red de satélites operados por Inmarsat, bajo supervisión de la Organización Marítima Internacional (OMI), es un elemento clave del sistema GMDSS.

Esta red proporciona comunicación de voz o fax entre barcos o entre barcos y tierra, sistema de avisos de alerta y noticias, así como servicios de transferencia de datos y télex a los centros de coordinación de rescate. Actualmente, gran parte de la flota mercante dispone de correo electrónico a través de este sistema.

Estos satélites se encuentran en órbita geoestacionaria, o geosincrónica, a una altura de 34.000 km aproximadamente y se denominan AOR - E (1) o del Atlántico Este, PER (2) o del Pacífico, IOR (3) o el Índico y AOR - W (4 o 0) o del Atlántico Oeste.

Los satélites de Inmarsat proveen servicios de comunicaciones de voz, télex, datos y televisión, y por medio de los canales de voz se pueden enviar facsímiles y datos.

Originalmente, se llamaba INMARSAT: International Maritime Satellite. Actualmente y habiendo incluido servicios diferentes a los de las comunicaciones, como es la localización, se conoce como Organización Internacional de Servicios Móviles por Satélites.

1.4 Radio de alta frecuencia

El sistema GMDSS incluye radioteléfono de alta frecuencia HF. También se pueden recibir avisos por medio de este sistema, aunque va quedando obsoleto ante nuevas tecnologías.

1.5 Transpondedores

Transpondedores por RADAR. El sistema GMDSS incluye, generalmente, al menos dos transpondedores (SART-Search And Rescue Transponder) que se utilizan para localizar los botes de rescate. Después de un abandono del barco, cada uno de los botes debe montar uno de los transpondedores a bordo del barco.

2.- Áreas marinas del GMDSS

El sistema GMDSS reparte todos los mares en cuatro áreas de navegación. Según el área en la que opera el barco, debe llevar a bordo algunos o todos los equipos del sistema GMDSS.

Zona A1: es la zona que está bajo la cobertura de una estación en tierra que tenga cobertura total en VHF DSC canal 70.

Zona A2: es la zona que está bajo la cobertura de una estación en tierra que tenga cobertura total en MF DSC a la frecuencia de socorro de 2.187,5 kHz.

Zona A3: es aquella zona que está bajo la cobertura de una estación en tierra que tenga cobertura total de los satélites de comunicaciones INMARSAT. Aproximadamente entre los 70° norte y los 70° sur.

Zona A4: es aquella zona que no está comprendida en ninguna de las zonas anteriores. Actualmente, sería por encima de los 70° norte y por debajo de los 70° sur (zonas polares).

3.- Falsas alarmas y herramientas de capacitación

Los elevados niveles de falsas alarmas (más del 90 por ciento), la pobreza de los cursos de formación de los operadores, el incumplimiento de las instalaciones de salvamento en tierra de muchos países, la falta de una base globalizada de datos o la precariedad de asistencia técnica en los puertos ha puesto en duda la efectividad de este sistema. Un ejemplo de ello es el hundimiento del transbordador egipcio Al-Salam Bocaccio 98 en febrero del 2006.

Con el fin de disminuir la cantidad de falsas alarmas, existen varias herramientas de capacitación en el mercado, entre las más destacadas se encuentran los simuladores de equipos GMDSS con el propósito de capacitar a la gente de mar en el uso de estos.

La necesidad de estas herramientas deriva de que no se pueden realizar pruebas ni simulacros sobre el sistema real, ya que no es posible generar "alarmas de prueba" ni tampoco interferir en el espacio de comunicaciones reales. El hacerlo sería poner en

riesgo la eficacia del sistema.

4.- Recomendaciones del uso del sistema

Deben seguirse una serie de prácticas para el buen funcionamiento y uso del sistema GMDSS, especialmente en las embarcaciones de recreo, ya que en estas el buen funcionamiento de las instalaciones y componentes dependen de la diligencia de los usuarios. Por ello es recomendable seguir ciertas prácticas:

Las radiobalizas tienen que incluir baterías y la liberación de hidrostática en determinadas condiciones de carga y periodo útil. Esto puede asegurarse mediante la inspección de las etiquetas o certificarse por medio de un informe de la Entidad Colaboradora de Inspección (en general, las baterías de la radiobaliza tienen una validez de 4 años y la liberación de hidrostática, de 2 años).

Tener en vigor la licencia de estación de barco en la que consten los equipos de radio de a bordo.

Mantener los equipos encendidos y estar a la escucha del canal 16 de VHF. Si se dispone de un equipo de Llamada Selectiva Digital (LSD), se mantendrá a la escucha del canal de socorro en las frecuencias del canal 70 de VHF y 2.187,5 kHz de Onda Media/MF).

Respetar el uso de los canales de socorro.

Estar al corriente de las previsiones meteorológicas.

El teléfono móvil no forma parte del sistema GMDSS y no puede sustituir a ninguno de sus componentes.

Si se ha emitido una falsa alarma, hay que avisar lo más rápido posible para impedir movilizaciones de los equipos de salvamento innecesarias.

El Número de Identificación del Servicio Móvil Marítimo, el MMSI, tiene que estar programado en el equipo LSD.

4.1 Actuación en situaciones de emergencia:

Ante una situación de emergencia deben seguirse ciertas pautas de actuación. Las situaciones de emergencia pueden ser propias o de terceros.

4.1.1 Situaciones propias

Transmitir la alerta por el equipo LSD (Llamada Selectiva Digital) pulsando el botón de socorro del equipo de radio (*Distress*) hasta recibir "acuse de recibo". Si se dispone de tiempo, es mejor hacer la llamada de socorro mediante el canal 16 de VHF o la frecuencia 2.182 kHz de Onda Media del siguiente modo:

MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY. Pronunciando MEDÉ, MEDÉ, MEDÉ (del francés M'aidez! "¡Ayúdenme!").

AQUÍ LA EMBARCACIÓN (nombre de la embarcación). Repetir tres veces. ESTOY EN POSICIÓN (coordenadas).

NECESITO AYUDA INMEDIATA DEBIDO A (causa de la emergencia).

Activar la radiobaliza.

Si se requiere ayuda, pero no hay situación de peligro, debe utilizarse el sistema LSD en la categoría de urgencia y emitir a continuación la señal "PAN-PAN, PAN-PAN, PAN-PAN" en las frecuencias de socorro canal 16 de VHF o la frecuencia 2.182 kHz de Onda Media.

Si se ha solucionado la emergencia antes de la llegada del socorro, debe comunicarse el hecho lo antes posible.

4.1.2 Situaciones de terceros

Si recibe una señal de socorro de otra embarcación, hay que acudir lo antes posible en su auxilio sin poner en peligro la propia vida.

Contactar con los centros de socorro u otros barcos que estén en las proximidades.

Mantenerse a la escucha de las frecuencias de socorro (canal 16 de VHF o la frecuencia

2.182 kHz de Onda Media) y seguir las instrucciones del Centro de Salvamento o de la estación costera correspondiente.

5.- Equipamientos que instalar en embarcaciones de recreo

En el caso de España, la legislación actual regula que, según la zona de navegación señalada en su certificado de navegabilidad, una embarcación de recreo tiene que montar los siguientes equipos radioeléctricos:

Zonas de navegación: 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7

Distancias: ilimitadas M, 60 M, 25 M, 12 M, 5 M y 2 M o aguas protegidas. MF /

HF o INMARSAT Obligatorio Recomendado

NAVTEX Obligatorio

Recomendado SART

Obligatorio Recomendado VHF

portátil Obligatorio

RLS

Obligatorio

GPS

Obligatorio

VHF

Obligatorio

Todos los equipos de radio deben llevar la marca "CE" o disponer del Certificado de Conformidad, que otorga la Marina Mercante.

6.- Regulación por países

En España la utilización en embarcaciones de recreo está regulada por el Real Decreto 1185/2006 desde octubre del 2006.

El Jefe del Área de Gestión de las Colecciones y del Conocimiento
Pere Izquierdo i Tugas

Document signat electrònicament. Firmes vàlides. És còpia autèntica de l'original electrònic.

38 Codi Segur de Verificació (CSV): 0536552e1abe0c3b3142 Adreça de validació: <https://seuelectronica.diba.cat>

Consorci de les Drassanes
Reials i Museu Marítim de
Barcelona
Av. Drassanes, s/n,
08001 Barcelona
Tel. 00 34 933 429 920
Fax 00 34 933 187 876
www.mmb.cat
informacio@mmb.cat

Document signat electrònicament. Firmes vàlides. És còpia autèntica de l'original electrònic.

Codi Segur de Verificació (CSV): 0536552e1abe0c3b3142 Adreça de validació: <https://seuelectronica.diba.cat>



Metadades del document

Núm. expedient	CDRB/2023/0033994
Tipus documental	Plica
Títol	Anexo 3.3 Pla emergencia.Pollux-es

Signatures

Signatari	Acte	Data acte
Pere Izquierdo Tugas (TCAT)	Signa	19/12/2023 21:16

Validació Electrònica del document

Codi (CSV)	Adreça de validació	QR
0536552e1abe0c3b3142	https://seuelectronica.diba.cat	