

ANNEX IV

PLA D'EMERGÈNCIA 2025-2027

Far Barceloneta



Índex

- 1. Objectiu.**
- 2. Introducció.**
- 3. Característiques de l'empresa.**
 - 3.1. Activitat
 - 3.2. Recorreguts
 - 3.3. Ubicació
 - 3.4. Mitjans de protecció a l'empresa
- 4. Diagrama genèric d'Actuació davant d'una emergència.**
- 5. Equips d'emergència, obligacions i instruccions per tipus d'emergència.**
- 6. Instruccions de comportament general.**

ANNEXES

- I. Actuacions en cas d'emergència i plànols evacuació.**
- II. Telèfons d'emergència.**
- III. Manteniment de mitjans de detecció, evacuació i extinció.**
- IV. Instruccions d'ús d'extintors.**
- V. Exercicis d'ensinistrament i fitxes d'actuació.**
- VI. Normes a seguir durant la navegació pels oficials de derrota.**
- VII. Sistema mundial de socors i seguretat marítima.**

1. Objectiu.

Establir les normes d'actuació de tot el personal present a l'embarcació **Far Barceloneta** en cas d'emergència, la ubicació del material per aquests casos i el personal implicat en cadascun dels grups o equips d'emergència segons estableix la normativa SOLAS (Annex - Punt 4.3.2 Plan de Seguridad del Buque).



2. Introducció.

El **Pla d'emergències**, consta d'un capítol general en el que es troben incloses les normes generals de comportament en cas de detecció d'una emergència, en cas d'evacuació, l'organigrama d'emergències i diversos documents amb les instruccions específiques per cadascuna de les brigades que pertanyen a l'**Equip d'emergències**.

Aquest **Pla d'emergències** estarà sempre al dia i qualsevol canvi es comunicarà d'immediat al personal afectat i també quan s'incorporin treballadors nous.

El Centre de Control estarà ubicat a la cabina del Far Barceloneta. És aquí on es guardarà una còpia del llistat de personal de l'embarcació i un full on s'apunten les persones que accedeixen a la mateixa i els plànols de la situació dels extintors contra incendis del pla d'emergències. Trimestralment s'haurà d'actualitzar el llistat de treballadors.

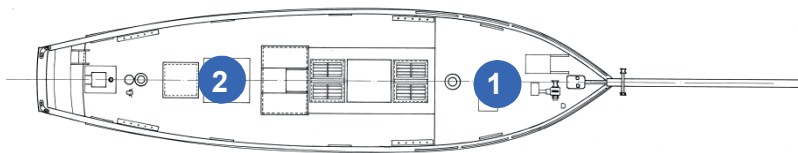
El personal implicat en les brigades per emergències, s'identificarà mitjançant:

Personal implicat	Identificació
1. Cap d'emergència, Cap d'intervenció	Etiqueta identificava personalitzada.
2. Evacuadors	Etiqueta identificava personalitzada.
3. Persona que atén els primers auxilis	

L'etiqueta es col·locarà en una funda per targetes i es penjarà a la roba de forma visible.

Els **Evacuadors** dirigiran el personal no adscrit a l'equip d'emergències cap els dos punts de reunió establerts:

1. Proa
2. Popa



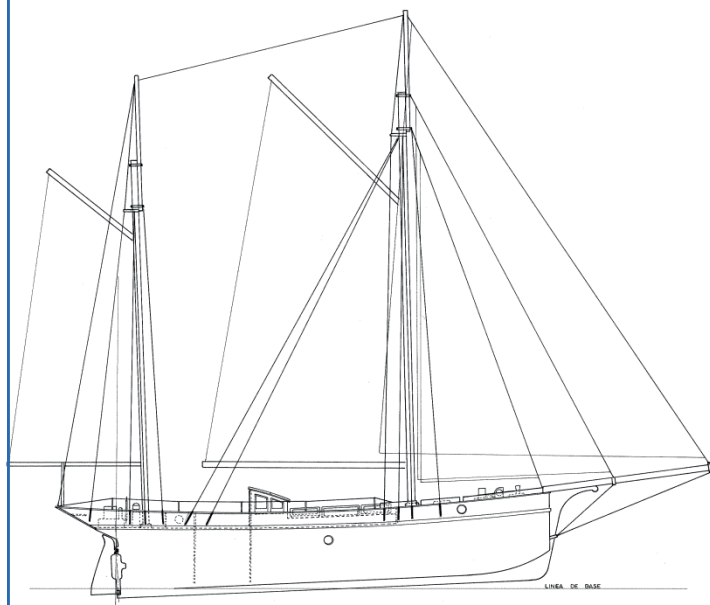
3. Característiques de l'empresa.

Activitat

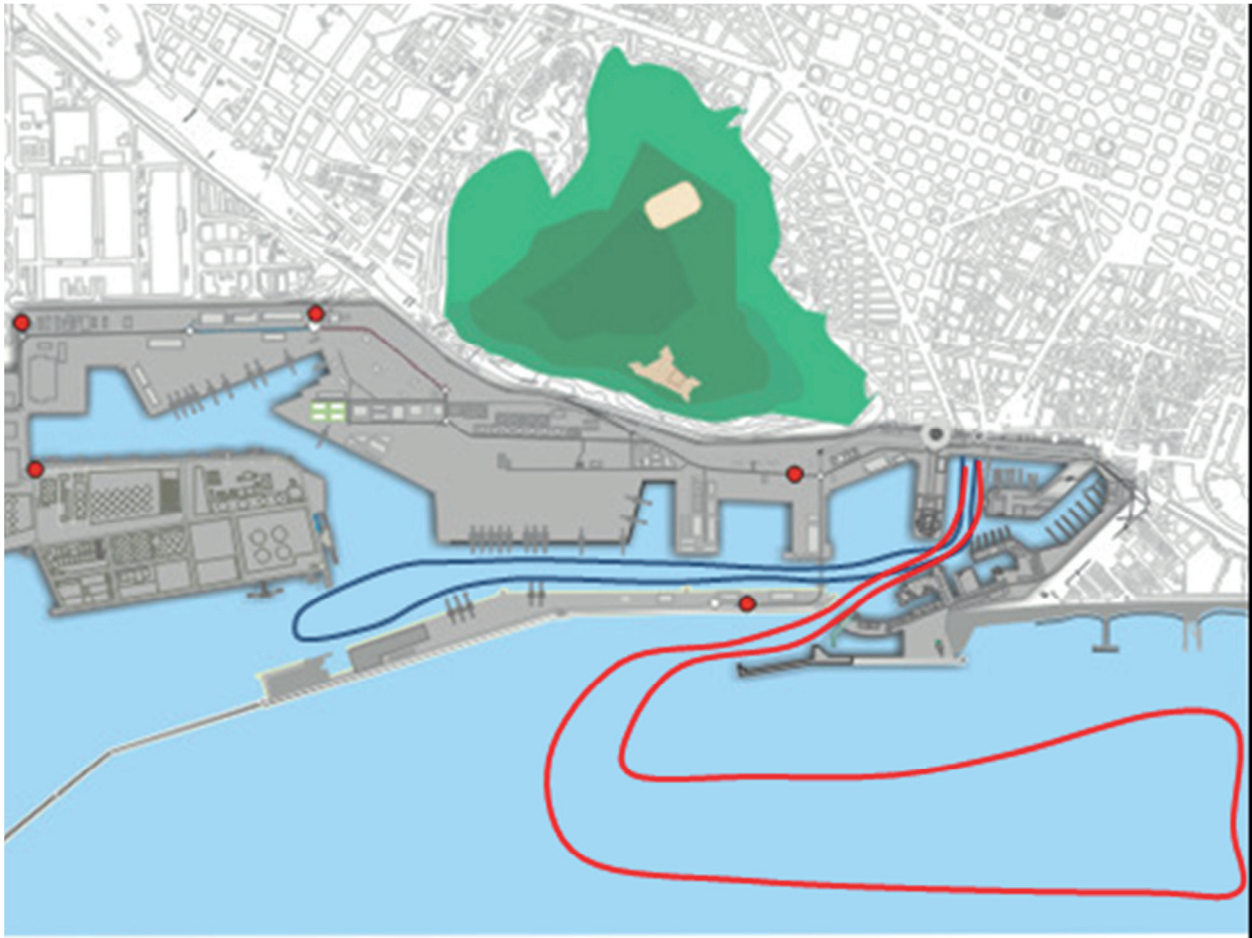
FAR BARCELONETA	Moll d'Espanya – Moll de la Fusta Barcelona
Activitat	Embarcació del Museu Marítim de Barcelona que dóna suport al desenvolupament de programes educatius
Horari d'Ocupació	24 hores
Número màxim d'ocupació	Navegació Diürna Aigües Interiors: 36 nens o 18 adults +3 tripulants Navegació diürna a 3 MN: 12 adults +3 tripulants Navegació costanera: 12 adults +3 tripulants

CARACTERISTIQUES TÈCNIQUES:

Eslora màxima: 17.90 m.
Eslora total: 14.40 m.
Mànega màxima: 3.88m.
Puntal de construcció: 1,60 m.
Calat: 1.4 m.
Desplaçament: 29 Tm.
Arboradura: Quetx
Sup. Vèlica: 106.52 m2
Motor: Solé Dièsel SDZ-16



Recorreguts



Ubicació

Embarcació situada al Moll d'Espanya – Moll de la Fusta. En el desenvolupament dels programes educatius es fan sortides per la zona del Port de Barcelona. I programades puntualment al llarg del litoral català.

Mitjans de protecció a l'empresa.

A continuació es descriuen els **mitjans tècnics disponibles** a l'embarcació Far Barceloneta per la detecció i extinció automàtica i/o manual d'una emergència.

A) Sistemes d'alarma i detecció:

Tipus	Núm.	Situació
1. Botzina	1	Pont de comandament
2. Detectores automàtic i manual d'aigua en sentina	1	Connectats al panell de control situats al pont, alarma acústica lluminosa de la bomba de buidatge de sentina
4. Campana Dong	1	Popa

B) Protecció i detecció contra incendis:

Sistemes	Núm.	Observacions
Extintors de pols seca	3	
Mànegues i Broquet (boquilles)	1	Coberta, sobre cabina central
Bombes contra incendi	2	Sobre cabina central 1 motobomba i 1 acoblada a motor principal mecànica
Galledes contra incendis amb cap	1	Coberta

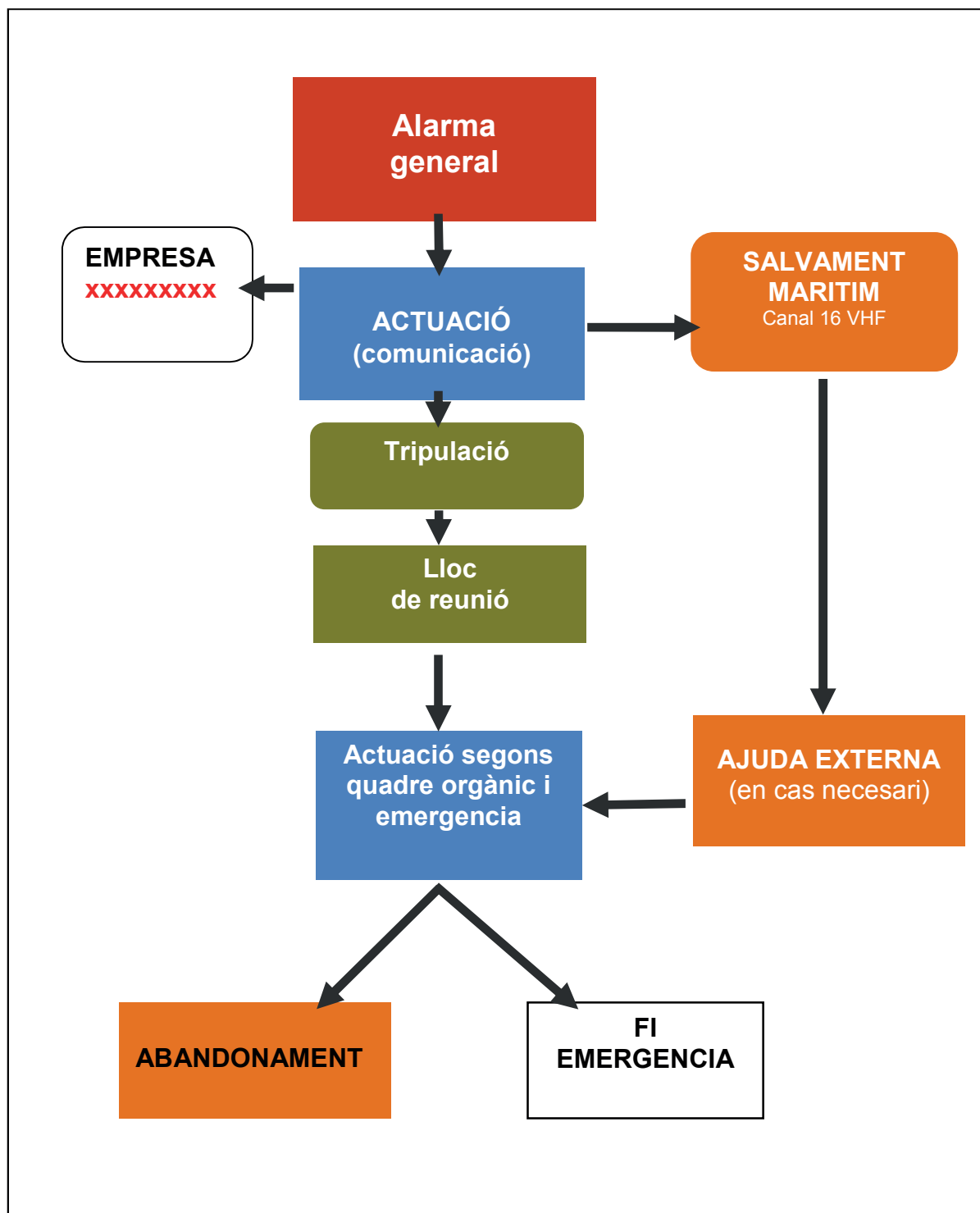
C) Material i dispositius d'abandonament i supervivència:

Sistemes	Núm.	Observacions
Dispositius hidrostàtics de les bales salvavides	1	Coberta, sobre cabina central
Bateria VHF portàtils GMDSSM	2	Taula de cartes
Armillles model SOLAS	21	Cabina saló
Cèrcols salvavides	2	2 costats
Bales salvavides	1	Coberta, sobre cabina central (25 places)
Coets, bengales, i pots de fum	13	6+6+1 Cabina saló
Rems	2	Laterals de cabina principal
Armillles autoinflables	16	1 x llitera

D) Equip de primers auxilis:

Hi ha una **farmaciola de maletí portàtil**, amb material mèdic. El **Patró serà l'encarregat** de comprovar l'estat dels medicaments i del material mèdic, així com de les reposicions que calguin.

4. Diagrama genèric d'actuació davant una emergència.



5. Equips d'emergència , obligacions i instruccions per casos d'emergència.

RESPONSABLE D'EMERGÈNCIES

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

10 Codi Segur de Verificació (CSV): d683085808c4d0853938 Adreça de validació: <https://seuelectronica.diba.cat>

Titular: Patró
Substitut: Mecànic o mariner
CENTRE DE CONTROL I COMUNICACIONS Canal 74 (Intern) / Canal 16 (Extern) Pont del Far Barcelona
Titular: Patró
Substitut: Mecànic o mariner
RESPONSABLE D'INTERVENCIÓ
MÀQUINES: Patró o mecànic
Coberta: mariner
HOME A L'AIGUA: Patró/Cap de guàrdia/Mariner
CONTAMINACIÓ: Patró
EQUIP DE RESCAT
Patró/Mecànic/Mariner
EQUIP DE PRIMERS AUXILIS
Patró/Mecànic/Mariner

Alarmes i senyals segons el tipus d'emergència

CAS D'INCENDI:

Una senyal, pitada o campana dong llarga.



CAS DE PERILL (Varada, col·lisió, mal temps, home al l'aigua):

Una senyal llarga i dues curtes.



CAS D'ABANDONAMENT:

Set o més pitades curtes seguides d'una llarga.



ALARMA GENERAL D'EMERGÈNCIA:

Set o més pitades curtes seguides d'una llarga amb la sirena del vaixell i repetides amb la botzina.

A l'escoltar aquestes alarmes tots els tripulants aniran al punt de reunió (proa – popa) on el Patró els informarà del tipus d'emergència. Si la tripulació s'ha de preparar per a un abandonament tornaran al punt de reunió amb les armilles vestit posades.

Càrrec	Missions en abandonament	Missions en incendi
---------------	---------------------------------	----------------------------

PATRO	Al pont de comandament, al capdavant de totes les operacions. Comunicacions radio. Ordena la evacuació del vaixell i l'arriada de les bales.	Al pont de comandament, al front de totes les operacions. Comunicacions radio.
Mecànic	Distribueix i ordena la tripulació a la balsa, encarregat d'arriar la balsa a l'aigua	Cap Brigada Coberta en incendi a coberta. Cap de Brigada en incendi en màquines.
Mariner	Va a buscar al pont els VHF portàtils que els distribueix al cap de la balsa. Portarà la llanterna de senyals	Membre B. Recolzament a ordres del Capità en incendi a coberta, i del Cap de Màquines en incendi en Màquines.
Mariner	Treu ganxo pelicà de la balsa i les corretges de subjecció. Ajuda a la posada en surada. Estira de la rabiza fins a inflar-la i la condueix fins a l'escala d'embarcament.	Prepararà equips de lluita CI seguint instruccions del Patró en focs a coberta, o del Mecànic o Patró en focs de la màquina.
Monitor	Ajuda en la posada en surada de les bales. A ordres del Patró	Estarà atent i prepararà al passatge
Patró/Mecànic	Cap de la balsa. Acudeix amb el VHF portàtil (canal 74), un transponedor. De nit encén els projectors de coberta i arria les escales d'embarcament	Cap de la Brigada de màquines en incendi a la màquina. Opera talls de combustible i <i>vàlvula incomunicació en incendi màquines</i> . Arrenca bombes CI i talla subministres elèctrics a l'àrea afectada.

Substituts persones claus	Brigada coberta	Brigada màquines	Brigada recolzament	Manteniment dispositius de salvament i lluita
Patró PER Maquinista Maquinista PER Mariner Mariner PER Maquinista Mariner PER Monitor	Patró Maquinista	Maquinista Mariner	Monitor	El Patró i el mecànic són els responsables del manteniment i la disponibilitat operativa de tots els equips i dispositius de salvament CI.

6. Instruccions de comportament general.

Algunes normes bàsiques de precaució que hem de respectar a la nostra feina són:

- **Conservar el lloc de treball net i ordenat.** La brutícia, els vessaments de líquids combustibles i els materials com el paper i el cartró, són fàcilment origen d'incendis.
- **L'ús de maquinària** només es realitzarà pel personal autoritzat i format i/o en tot cas per personal d'empreses que estiguin expressament autoritzades i que el personal estigui format per l'ús específic la maquinària i els seus riscos.
- **Està prohibit manipular les caixes elèctriques** sense autorització del responsable indicat pel Consorci de les Drassanes Reials i MMB.

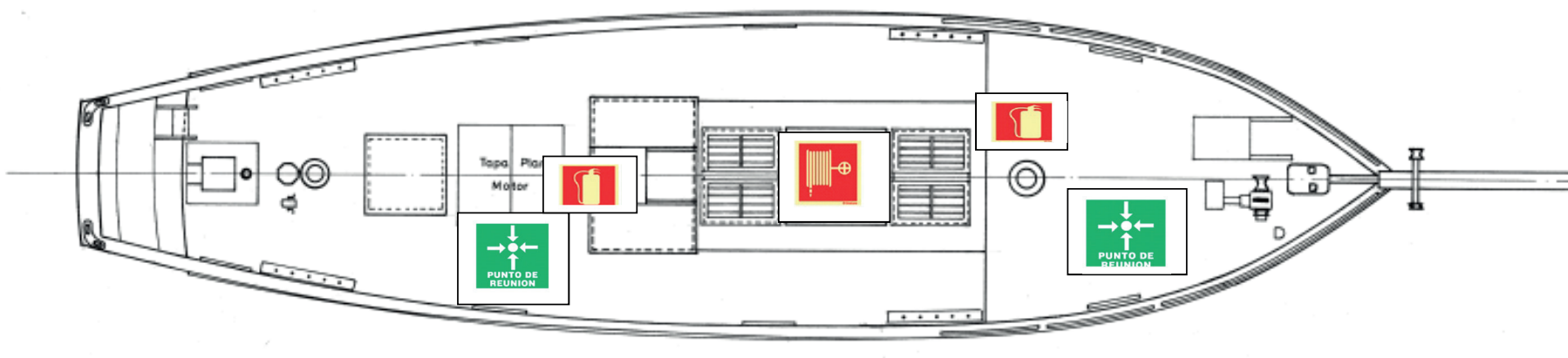
- **Queda terminantment prohibit fumar en espais confinats** així com en tots els espais on es realitzin tasques de manteniment/repació de vaixells tal i com està senyalitzat.
- **Els espais no visibles són perillosos**; no llençar en racons o darrera de les portes allò que no volem tenir a la vista.
- **Reservar els llocs més segurs i ventilats** pels materials combustibles, lluny de les fonts de calor, dels quadres i equips elèctrics.
- Davant **qualsevol olor sospitós o superfície excessivament calenta**, cal **avisar immediatament**.
- **Extremar l'atenció en zones més perilloses** per a l'acumulació de materials (magatzems, recanvis, pintures ...)
- **No deteriorar ni bloquejar els dispositius i sistemes de seguretat o de socors** (instal·lació elèctrica, tancament de portes, boques d'incendi equipades, extintors, il·luminació d'emergència, etc.) **ni obstaculitzar** els passadissos, escales, portes o àrees de treball.
- **No utilitzar aparells elèctrics en mal estat**. Indicar allò que està malament, per a que pugui ser corregit.
- **Prohibit fumar a tota l'embarcació menys quan el capità consideri oportú en la zona de popa de la coberta** en els períodes de navegació superiors a 8 hores.
- **Utilitzi els equips i peces de roba de protecció personal** (casc, guants, ulleres, calçat de seguretat, arnès, etc..) sempre que existeixi perill per a la integritat física i segons senyalització.
- **No realitzar canvis ni modificacions en una bastida una vegada instal·lada**; les tarimes que utilitzin les empreses subcontractades han de ser estables i segures adequant-se a la normativa vigent així com a les normes tècniques de prevenció. Els treballadors portaran l'arnès ancorat/fixat a les estructures així com els EPI's establerts en l'avaluació de riscos i els indicadors a la senyalització del navilier gestor.
- **Els cabs** que es fan servir a l'embarcació **han d'estar sempre en bon estat**. En cas de observar-los en mal estat, comunicar-ho.
- Abans d'utilitzar una **escala portàtil asseguri's de que reuneix les degudes condicions de seguretat**. Utilitzi l'escala seguint les recomanacions establertes: col·loqui-la amb la inclinació correcta, pugi i baixi de front utilitzant les dues mans per agafar-se als graons, no ocupi mai els últims graons, no tracti d'assolir punts llunyans estirant-se, desplaci l'escala sempre que sigui necessari.
- **Faci atenció a les eines de treball**: utilitzi les apropiades a cada treball, conservi-les en bones condicions, porti-les de forma segura, guardi-les ordenades i netes en lloc segur.
- **Per a treballar amb màquines eines conegui abans a fons el seu maneig** i tingui present totes les mesures de prevenció per a treballar amb elles sense perill.
- **Per la càrrega i transport manual de materials** faci servir peces de roba de protecció i segueixi les recomanacions de seguretat establertes:

- **Aixecament de pesos:** Situï el pes a prop del cos, doblegui bé els genolls i mantingui l'esquena en línia recta.
- **Transport de càrregues:** Aproximi la càrrega al cos, carregui simètricament, porti la càrrega mantenint-se dret.
- **El material emmagatzemat ha d'estar correctament apilat**, amb les càrregues adequadament distribuïdes i subjecte amb peces de suport o estibat. No hauran d'interceptar sortides per al personal ni mitjans d'extinció d'incendis. Si provisionalment s'obstrueix la circulació s'hauran de col·locar senyals d'avertència.
- **Quan utilitzi energia elèctrica** a qualsevol de les seves formes, ha d'observar les regles específiques de seguretat existent. Especialment:
 - **No manipuli instal·lacions elèctriques** quan es trobin mullades o si es vostè qui té les mans o peus mullats.
 - **En cas d'avaría o incident**, talli el corrent com a primera mesura.
 - **Els cables i quadres d'alimentació elèctrica** ha d'estar en perfecte estat.
 - **Quan es realitzin treballs de qualsevol natura** a prop de línies elèctriques de distribució, àrees o subterrànies, s'han d'adoptar totes les precaucions necessàries.
 - **Per a evitar qualsevol contacte amb els cables.** En interrupcions llargues, desconnectar l'equip.
- Per a realitzar **soldadures elèctriques** ha de comprovar la correcta connexió de l'equip i el seu perfecte estat i realitzar correctament les operacions de soldadures seguint escrupolosament les normes de seguretat específiques establertes per a aquest tipus de treball. Ha de col·locar un extintor mòbil juntament a la zona de treball i/o BIE's.
- Per a **soldar amb bufador** s'han de seguir les normes de seguretat establertes per a aquest tipus de treball, amb peça de roba de protecció adequada i les ampolles d'acetilè han d'estar allunyades de les fonts de calor i lligades per a evitar la seva caiguda. Ha de col·locar un extintor mòbil juntament a la zona de treball i/o BIE's.
- Mai utilitzar el **bolquet elevador** per a elevar o transportar a treballadors a les seves forquetes o per a persones que no hagin rebut formació específica; respectar la càrrega i velocitat màxima.
- Per a **realitzar treballs en altura en l'escar:** la persona que realitzi treballs en altura igual o superior a 2 metres, ha de complir els següents requisits:
 - **Disposar d'una plataforma de treball**, sòlida i resistent per a suportar les càrregues o esforços a que sigui sotmesa, amb un sistema d'armadura o recolzament que assegurí la seva estabilitat.
 - **Disposar en tot el seu perímetre de baranes** que han de reunir les següents característiques: altura mínima de 90 cm, barra o llistó entremig, entornpeu, materials rígids i resistents.

- En el supòsit que **la feina a desenvolupar sigui de curta durada o en arboradura**, es podrà substituir la plataforma per un EPI que ha de constar obligatòriament de: arnès anticaiguda i línia de vida o punt fix d'ancoratge. i/o guindola homologada .

ANNEXES

ANNEX I: Actuacions en cas d'emergència i plànols d'evacuació



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

Codi Segur de Verificació (CSV): d683085808c4d0853938 Adreça de validació: <https://seuelectronica.diba.cat>

Protocol d'actuació en situació de salvament:

En una situació de perill, el patró decidirà com qüestió urgent si necessita que li prestin auxili o si la situació podrà resoldre's mitjançant els medis del vaixell.

Si el vaixell perd la seva capacitat de govern, o es veu en una situació límit, es tindran en compte les següents prioritats:

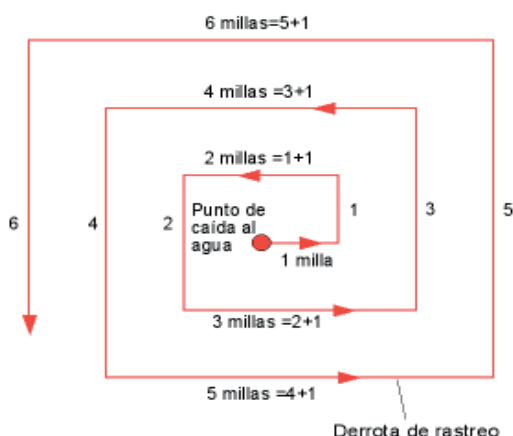
1. **Alertar via radio i/o telèfon, etc. A les estacions marítimes.**
2. **Salvaguardar la integritat de les persones i del vaixell.**
3. **Alertar a l'empresa.**

En una situació de salvament mitjançant medis externs, es farà servir el protocol, mantenint el contacte en tot moment.

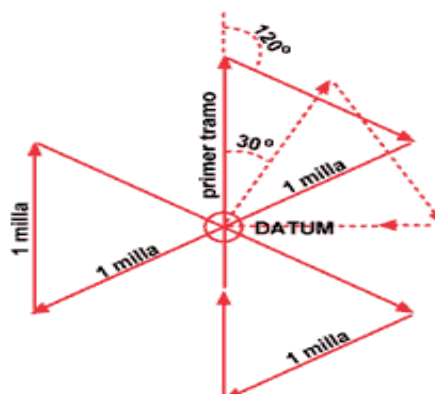
Protocol d'actuació de rescat en home a l'aigua:

Si perdem de vista al naufrag podem realitzar les maniobres de Mètode del minut, exploració en espiral quadrada o l'exploració per sectors:

Exploració en espiral quadrada



Exploració per sectors



Maniobra d'home a l'aigua a vela:

En una embarcació en la qual navegues a vela, el perill que una persona caigui a l'aigua és major, la maniobrabilitat immediata del vaixell és menor, especialment si es va navegant amb vents llargs i es porta molt aparell hissats.

És important senyalitzar immediatament i amb la major eficàcia la persona caiguda a l'aigua. Amb anella salvavides, pot fumigen o llum. No perdre'l de vista i avisar al cap de guàrdia i a la resta de tripulació.

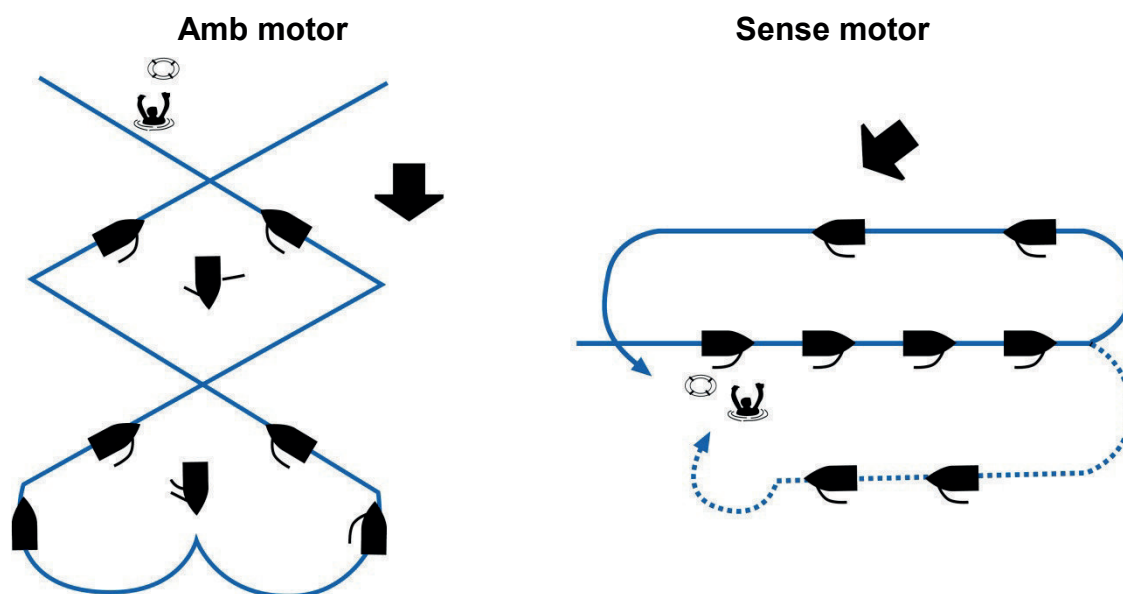
En cas que es caigués el patró o el cap de guàrdia, s'avisaria al maquinista o al següent rang, i s'avisaria per radio.

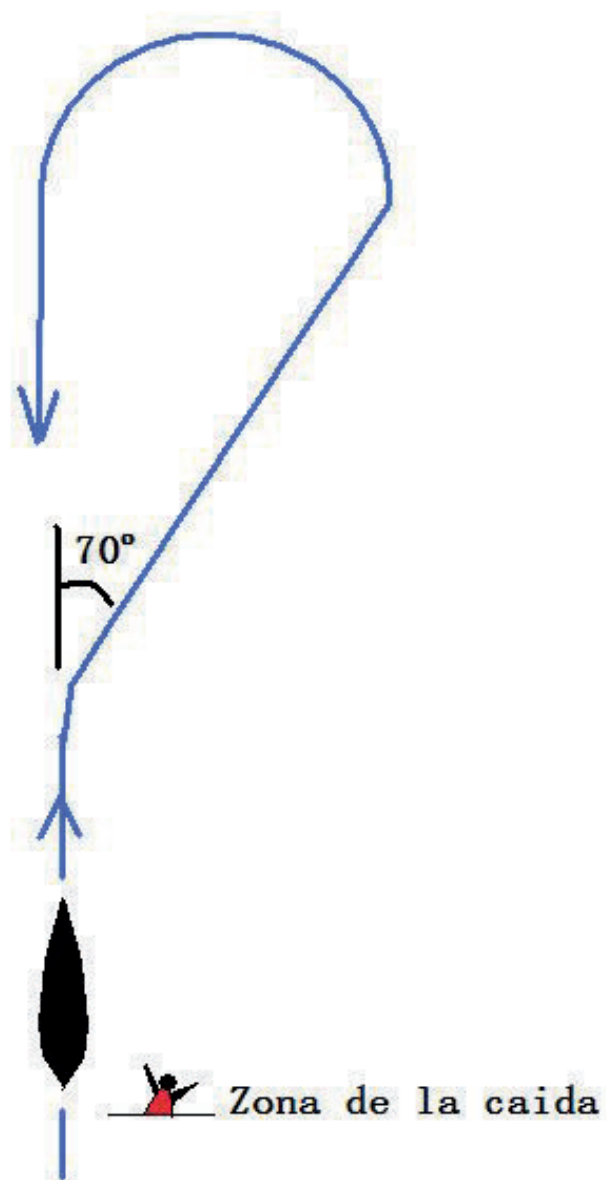
Maniobra de recollida:

- A motor immediatament disponible.
- Comprovar que no hi hagi caps a l'aigua que poguessin embullar-se en l'hèlix.
- Posar el motor en marxa.
- Efectuar la maniobra a motor, arriant les veles el més ràpidament possible.
- En cas de no poder arriar-les amb la rapidesa suficient, a l'ordre del patró, deixar-les totalment en banda perquè no agafin vent i no entorpeixin la maniobra.
- Recordar que l'important és recollir l'home al més aviat possible, àdhuc a risc d'avaries en l'aparell.

Si la maniobra a motor no es possible:

- Navegant de cenyida: ha de virar-se immediatament, de la forma més ràpida (per avant o en rodó) i tornar al rumb oposat.
- Navegant amb vents llargs o en popa: seguir navegant exactament al mateix rumb de la caiguda de l'home, mentre es prepara la maniobra per recollir-li, virar per avant o rodó, segons les circumstàncies de l'aparell, vent o mar; o bé, tornar cenyint de banda a banda i efectuant brodades molt curtes, prenent com a eix el rumb oposat al de la caiguda



Corba de Butakov per la recollida de l'home a l'aigua.

Emergències mèdiques

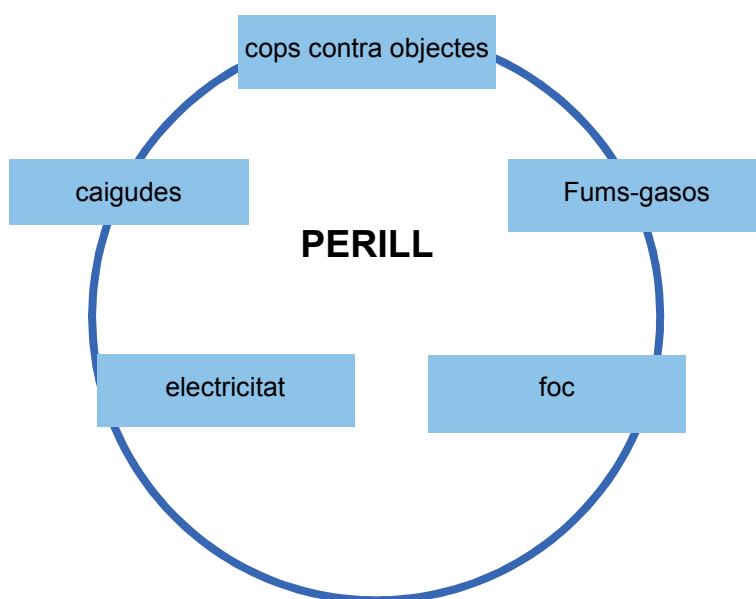
Quan fer una consulta:

Davant qualsevol emergència de tipus sanitari, accident o malaltia, o sempre que sorgeixi un problema sanitari a bord que plantegi dubtes.

Hi ha situacions d'emergència o urgència en les quals no s'ha de perdre temps i caldrà actuar immediatament. En aquests casos segueixi les instruccions següents i demani després CONSELL MÈDIC PER RÀDIO:

- **PROTEGIR:** Eviti que l'accident s'agreugi o afecti a noves víctimes.

Cuidi de la seva pròpia seguretat i de l'accidentat enfront de:



Valori si se li pot atendre en el lloc o si cal TRASLLADAR-HO per allunyar-ho del perill.

- **ALERTAR:** Demani ajuda als seus companys.
- **SOCÓRRER:** Segons si està conscient, respira, està ferit.

Com fer la consulta:

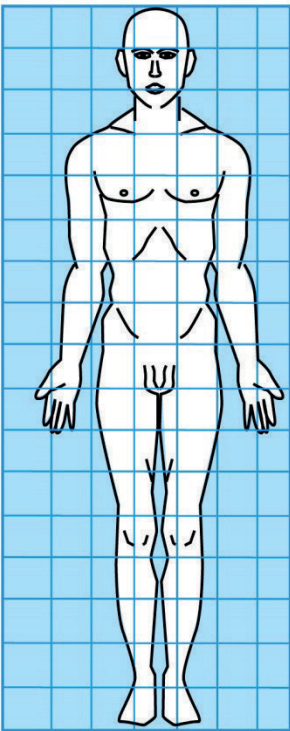
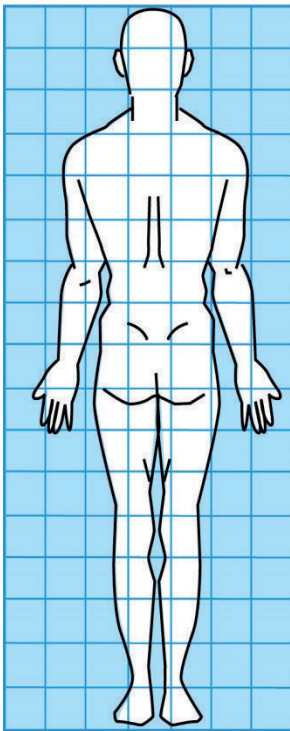
- Mantingui la calma.
- Abans d'obrir la comunicació s'han de recollir totes les dades i símptomes sobre el cas, seguint l'ordre establert en les instruccions. Una bona recollida de dades facilita la labor del metge i determina una millor qualitat de la consulta.
- Tenir a mà paper i llapis per escriure les anotacions que siguin necessàries durant la consulta.
- El malalt ha d'estar present en el moment d'efectuar la consulta. Si això no fos possible, un tripulant haurà d'ajudar en la recollida i transmissió d'altres dades que el metge sol·liciti.
- Tenir a mà la relació actualitzada de la dotació de la farmaciola.
- Respectar els horaris recomanats per a les comunicacions.

- Parlar a poc a poc, clar i ser el més breu possible.

Després de la consulta:

Respecti les instruccions del metge, tant en l'aplicació de les mesures que aquest aconselli com en la realització de les possibles cridades de control. La responsabilitat última en tot cas serà del capità o de la persona que ostenti el comandament del vaixell.

Làmina de situació de símptomes i qüestionari bàsic:

A B C D E F G							H I J K L M N							QÜESTIONARI BÀSIC	
1															1) Dades personals: Nom, cognoms, data i lloc de naixement, i funció a bord.
2															
3															
4															
5															
6															
7															
8															
9															
10															
11															
12															
13															
14															
15															
16															
17															
1															2) Situació del vaixell.
2															3) ¿Quin es el problema? (Indiqueu de forma precisa el que l'hi succeeix al malalt)
3															4) Des de quan ho presenta? (min, hores, dies)
4															5) Com ha començat?
5															6) On es localitza? (Feu servir les lamines)
6															7) Es el primer cop?
7															8) Respira amb dificultat?
8															9) Té pols? (Quantes)
9															10) Té febre? (Quanta °C)
10															11) Segueix algun tractament? Quin?
11															12) El malalt és al·lèrgic?
12															13) Ha tingut alguna malaltia important? Ha estat operat?
13															14) És consumidor de tabac o altres substàncies?
14															
15															
16															
17															

Protocol d'actuació davant d'una emergència mèdica

Instruccions en cas d'accident de treball

- En el cas de que el treballador sigui del Museu Marítim i dins el territori espanyol:

Vagi al centre assistencial MC Mutual pròxim.

La mútua és **Mutua Activa**. El telèfon d'emergències **24 hores** de la mútua és el **900382238**. En cas de necessitat d'assistir a un centre assistencial, el més proper es troba al carrer **Bailèn, 84**.

Protocol d'actuació en cas de contaminació:

Els vessaments d'hidrocarburs ocasionen impactes negatius als ecosistemes sencers, a més, representen importants perdudes econòmiques i són un perill potencial per a la salut.

En la nostra embarcació l'impacta ambiental pot ser per:

- Fuita d'hidrocarbur
- Aigües negres i grises
- Aigües de sentina
- Residus olivosos
- Llaunes o cordam.

El nostre compromís es evitar qualsevol tipus de contaminació, es per això que es tindran en compte les següents mesures:

Mesures de prevenció:

- No es pot llençar res al mar.
- Es classificarà tot tipus de deixalles.
- S'emmagatzemaran segons els tipus.
- S'entregaran a terra segons els tipus.

Mesures d'actuació:

- Donar l'alarma.
- Baixar el bot de rescat.
- Estendre la barrera de contenció.
- Absorbir el vessament.

En cas d'un vessament d'hidrocarbur, el vaixell disposa de mides de contenció (barreres, material absorbent).

Ja que la quantitat d'hidrocarbur que tenim a bord no es molt alta (500l.), i està dividit en departaments, no comporta un alt risc. Tot i així mantindrem un procediment d'actuació davant d'aquesta emergència.

El Patró o mariner de guàrdia seran els encarregats de donar l'ordre d'actuació, alertant a la tripulació, que serà l'encarregada d'estendre les barreres de contenció, rodejant el vessament per després absorbir-ho.

Davant aquesta emergència s'haurà de comunicar a la capitania pertinent i a l'empresa.

ANNEX II: Telèfons d'emergència.

Emergències Marítimes	900 202 202
Autoritat Portuària de Barcelona	900 100 852
Capitania Marítima de Barcelona	93 223 42 75
Mossos d'Esquadra	112
Polícia Portuària	900 100 852
Guàrdia Urbana	092
Guardia Civil	062
Bombers de Barcelona	080
Ambulàncies	061
Salvament Marítim	93 223 47 59 VHF: 16 - 10
Hospital del Mar	93 248 30 00
Hospital Clínic	93 227 54 00
Hospital de Sant Pau	93 291 90 00

ANNEX III: Manteniment de mitjans de detecció, evacuació i extinció.

A.- Operacions a realitzar per l'usuari de l'equip.

EQUIP O SISTEMA	CADA	
	2 MESOS	6 MESOS
Boques d'incendi equipades (bie)	Comprovació de la bona accessibilitat i senyalització dels equips. Comprovació per inspecció de tots els components, procedint a desenvolupar la mànega en tota la seva extensió, accionar la llança o broquet en cas d'ésser de diferents posicions. Comprovació, per lectura del manòmetre, de la pressió de servei. Neteja del conjunt i engreix de tancaments i frontisses de les portes de l'armari.	
Extintors d'incendi	Comprovació de l'accessibilitat, bon estat aparent de conservació, segurs, precintes, inscripcions, mànega, etc). Comprovació de l'estat de càrrega (pes i pressió) de l'extintor i de l'ampolleta de gas impulsor (si existeix), estat de les parts mecàniques (broquet, vàlvules, mànega, etc).	
Sistema manual d'alarma d'incendis	Comprovació de funcionament de la instal·lació. Revisió bateries.	

B.-Operacions a realitzar per personal especialitzat, fabricant o instal·lador de l'equip o sistema.

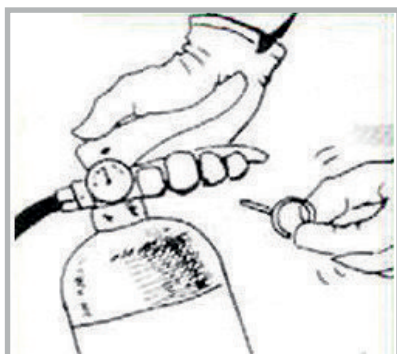
EQUIP O SISTEMA	CADA	
	ANY	CINC ANYS
Boques d'incendi equipades (bie)	Desmuntatge de la mànega i assaig d'aquesta en un lloc adequat. Comprovació del correcte funcionament del broquet en les seves diferents posicions i del sistema de tancament. Comprovació de l'estanquitat dels ràcords i mànega i estat de les juntes. Comprovació de la lectura del manòmetre amb el de referència (patró) acoblat al ràcord de connexió de la mànega.	La mànega ha de ser sotmesa a una pressió de prova de 15 Kg/cm2.
Extintors d'incendi	Verificació de l'estat de càrrega i en el cas d'extintors de pols amb ampolleta d'impulsió adossada, estat de l'agent extintor. Comprovació de la pressió d'impulsió de l'agent extintor. Estat de la mànega, ampolleta o llança, vàlvules i parts mecàniques.	A partir de la data del timbratge de l'extintor (i per tres vegades) es timbrarà l'extintor d'acord amb la "ITC-MIE AP.5" del "Reglament d'Aparells a Pressió sobre extintors d'incendis" (BOE de 23 de juny de 1982).
Sistema manual d'alarma d'incendis	Verificació integral de la instal·lació. Neteja dels seus components. Verificació d'unions roscades o soldades. Proba final de la instal·lació amb cada font de subministra elèctric.	

Instal·lacions generals

CADA MES

Comprovació de l'estat de les senyals i de la seva fàcil percepció. Comprovar la inexistència d'obstacles en les sortides d'emergència, etc.

ANNEX IV: Instruccions d'ús d'extintors.



A. Tregui el precinte



b. Pressioni la palanca



C. Dirigeixi el raig a base de les flames

- Després de donar l'alarma pel mitjà més ràpid, agafi l'extintor més pròxim.
- Sense accionar-lo, aproximí's al lloc del foc, aproximadament a dos metres.
- Trenqui el passador amb precinte, agafi el broquet de la mànega de descàrrega amb una mà, i premi la palanca de tret.
- Si l'extintor és de CO₂ no tocar el broquet ja que queda congelada podent lesionar la mà.
- Dirigeixi el raig de l'extintor a la base de l'objecte que crema fent un moviment d' "escombrada" amb moviments ràpids de la mànega en zig-zag i horitzontals.
- Si el foc és vertical es farà el mateix de baix a dalt.
- No s'aturi fins a descarregar tot l'extintor.

ANNEX V: Exercicis d'ensinistrament i fitxes d'actuació.

Exercicis d'ensinistrament:

Per a la pròpia seguretat del tripulant, la del buc i la protecció del medi ambient, és molt important la col·laboració i que es presti la deguda atenció en els exercicis d'ensinistrament, preguntar el que no es compregui i aportar els coneixements i experiència.

Amb l'ensinistrament es busca l'automatisme necessari per afrontar ràpidament qualsevol emergència.

En arribar a bord es llegiran les instruccions que figuren en el pla d'emergència, familiaritzant-se amb els mitjans generals de contra incendis, d'abandó i de lluita contra contaminació, com s'especifica en els procediments del quadre orgànic. A tots els tripulants, siguin o no treballadors de l'empresa.

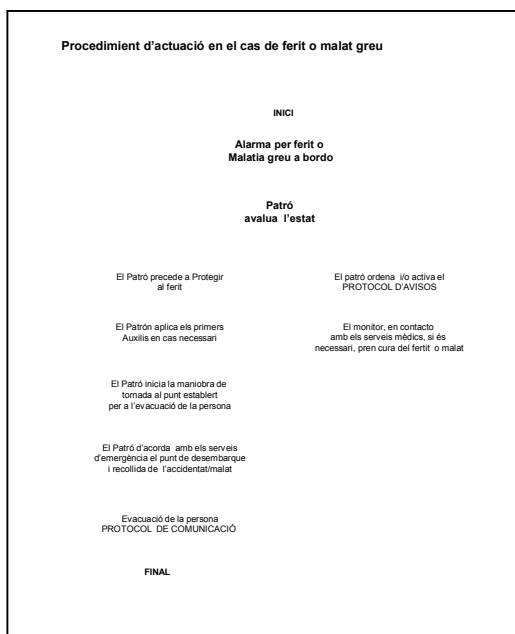
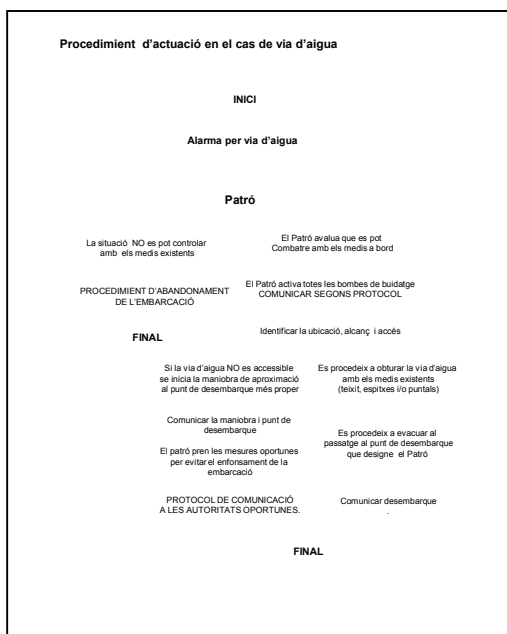
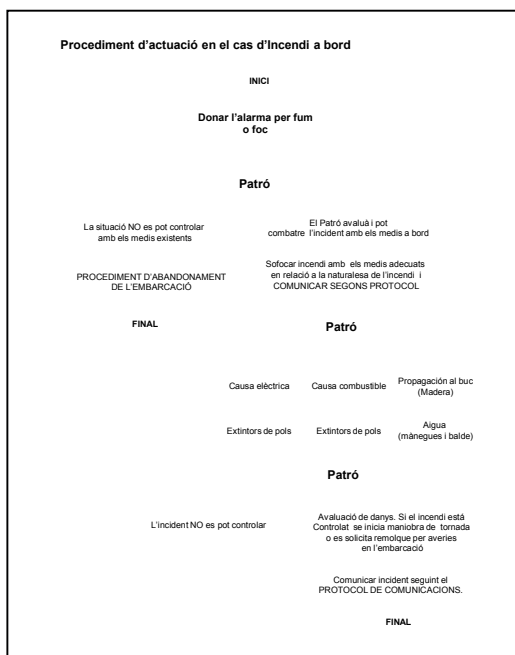
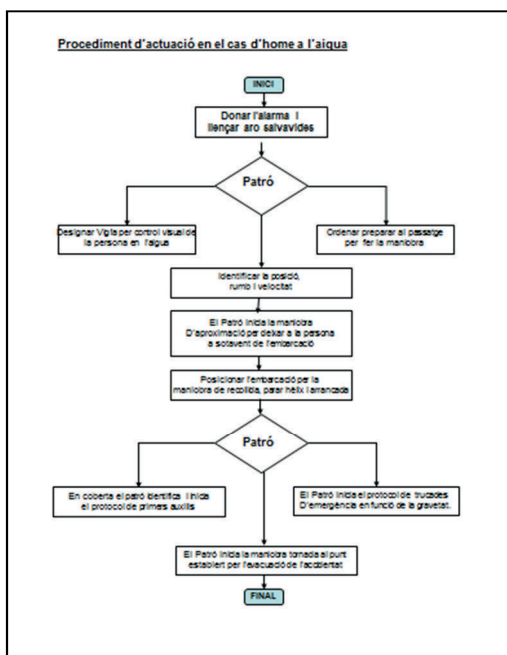
Cada tripulant disposarà d'una fitxa personalitzada per al seu lloc de treball (targeta individual d'emergència). La qual especifica les seves funcions en cas d'emergència.

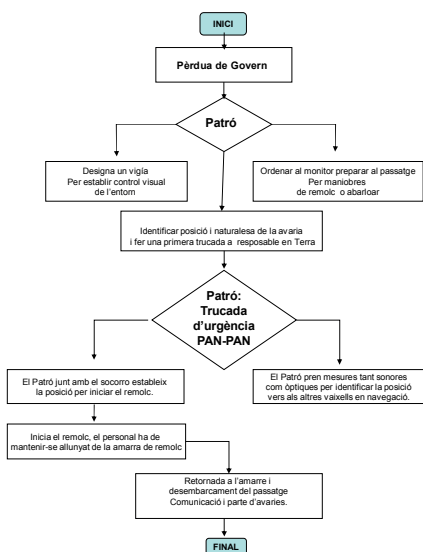
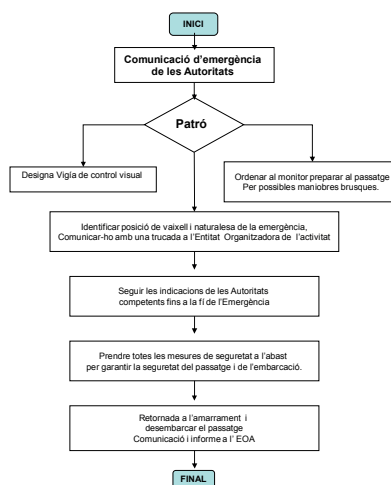
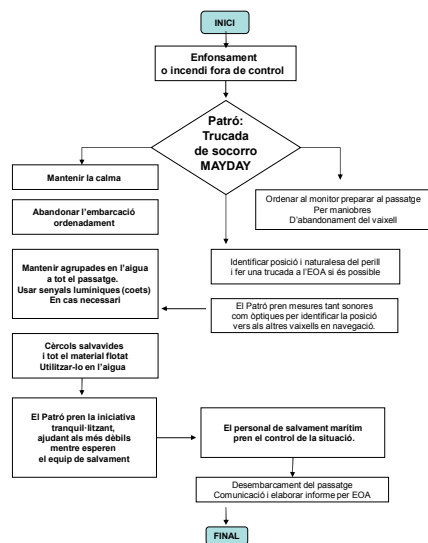
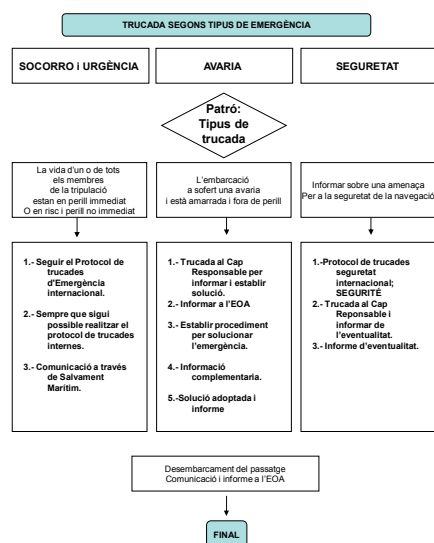
Els exercicis son els següents:

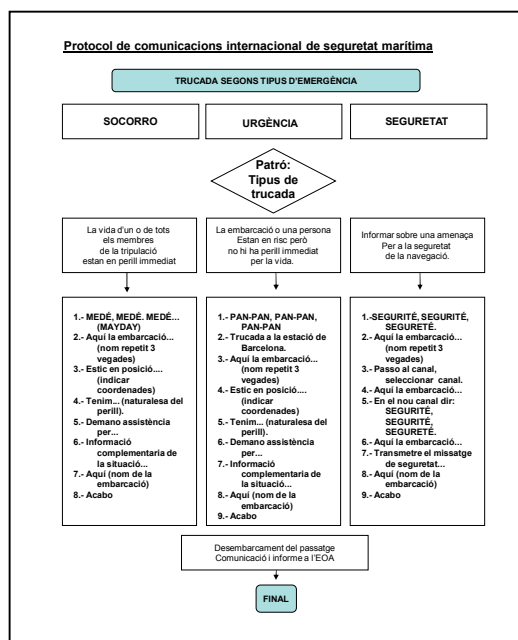
- Abandonament del vaixell.
- Incendi a bord.
- Home a l'aigua.
- Recerca i rescat.
- Contaminació.

Aquests exercicis es realitzaran periòdicament o cada cop que es canviï la tripulació.

FITXES D'ACTUACIÓ:



Procediment d'actuació en el cas de pèrdua de govern**Procediment d'actuació en el cas de causa exterior****Procediment d'actuació en el cas d'abandonament del vaixell****Protocol de comunicacions**



ORDRES PERMANENTS DEL PATRÓ

El patró és la màxima autoritat dins de l'embarcació i per tant es seguiran les ordres i l'organització que el patró estableixi en cada moment. Finalment ell emetrà un informe per comunicar els esdeveniments al seu superior o autoritat competent. **Tant en els exercicis de simulacre com en un cas real.**

ANNEX VI: Normes a seguir durant la navegació pels oficials de derrota.

1.- Organització en el pont de comandament:

1. GENERALITATS.

1.1 És competència de l'oficial de guàrdia mantenir l'ordre en el pont. Motivar l'ús correcte dels sistemes de derrota, equips i la seu manteniment. És fonamental l'eficient i deguda vigilància per garantir la seguretat del vaixell en qualsevol circumstància, dubte o perill durant la navegació o en port .

2. FAMILIARITZACIÓ.

2.1 És competència del capità assegurar la deguda formació dels oficials de derrota al desenvolupament de les seves funcions . Així com serà competència dels oficials formar degudament als seus subalterns .

2.2 Per garantir la formació s'ha confeccionat el següent manual de familiarització i el seu test de comprensió.

3. PERÍODES DE GUÀRDIA.

3.1 S'estableix un període de guàrdia de 6 hores amb els següents 4 torns .

3:00-09:00 Capità

9:00-15:00 1r Oficial

15:00-21:00 2n Oficial
21:00-03:00 Capità , (i així successivament)

4. DEURES DE L'OFICIAL DE GUÀRDIA.

- 4.1 L'oficial de guàrdia és el representant del capità i la seva responsabilitat principal és la seguretat de la navegació i del vaixell .
- 4.2 En tot moment vetllarà perquè es compleixin les normes internacionals de seguretat i els seus reglaments per prevenir els abordatges a la mar.
- 4.3 L'oficial de guàrdia farà la seva guàrdia al pont , el qual no abandonarà en cap moment fins que sigui correctament rellevat .
- 4.4 L'oficial de guàrdia ha d'assegurar una vigilància efectiva especialment en circumstàncies meteorològiques adverses i zones de trànsit o de delicada navegació
- 4.5 Una vigilància activa visual i auditiva en tot l'horitzó per assegurar una total comprensió de les circumstàncies de navegació actualitzades .
- 4.6 Mantenir l'observació i identificació dels vaixells marques o llums propers així com els seus rumb i velocitats relatives.
- 4.7 Assegurar-se que s'emporta el rumb i velocitat amb exactitud i que les ordres al timó s'executen correctament .
- 4.8 Observació dels equips de navegació Radar , GPS , ràdio , sonda , etc . i el seu funcionament. Llegir els manuals previ a la seva utilització .
- 4.9 Observació dels canvis de temps , especialment de la visibilitat i el vent .
- 4.10 L'oficial de guàrdia continuarà sent responsable de la navegació segura del vaixell tot i la presència del Capità al pont fins que aquest l'informi concretament que ell assumeix la responsabilitat.
- 4.10 L'oficial de guàrdia usará els senyals fònics a la seva disposició d'acord amb el reglament RIPA
- 4.11 L'oficial de guàrdia haurà d'enviar de fer rondes d'inspecció .

5. CANVIS DE GUÀRDIA

- 5.1 L'oficial de guàrdia entrant s'ha d'assegurar que els membres de la seva guàrdia es troben en plena capacitat per exercir les seves funcions i especialment que estan adaptats a les condicions de llum.
- 5.2 Que segueixen les ordres permanents del capità i altres instruccions especials a la navegació rumb, velocitat, sondes, marees dominants, corrents, estat del temps i efectes d'aquests factors sobre el rumb o la velocitat .
- 5.3 Condicions del funcionament de tot l'equip de navegació i seguretat, errors d'agulles magnètiques o giroscòpiques .
- 5.4 S'haurà d'anar a la guàrdia amb el temps suficient , entenent 5 minuts abans per fer el relleu.
- 5.5 L'oficial sortint s'ha d'assegurar que han estat enteses totes les instruccions de la lliurament de guàrdia pel seu relleu i 5 min . després podrà deixar el seu guàrdia.
- 5.6 Si és possible s'avisarà a la guàrdia entrant 15 min. abans de relleu .
- 5.7 Les anotacions, instruccions, càlculs i altres informes s'hauran de fer el més comprensible i adequadament possible.

6. COMPROVACIONS PERIÒDIQUES DURANT LA GUÀRDIA

- 6.1 L'oficial de guàrdia haurà de fer les següents comprovacions regularment :
- 6.2 Que el timoner o el pilot automàtic estan governant correctament, a rumb establert i que el canvi de govern de control automàtic a manual o viceversa; s'efectua correctament .
- 6.3 Que el vaixell manté la seva estabilitat correctament , prestant atenció a la seva escora, seient i períodes d'adreçament .

6.4 Que el vaixell manté la seva integritat, fent comprovacions del sistema d'alarma de contra incendis i alarmes de sentines.

6.5 Que durant la navegació es mantenen tancades les portes estanques, portells i pallols de coberta .

6.6 Que es fan rondes de seguretat per a aquest fi.

6.7 Que les llums de navegació funcionen correctament .

6.8 Que es determinen els càlculs de l'agulla magistral i s'anoten almenys un cop a la guàrdia o després de cada canvi de rumb.

7. MÀQUINES PRINCIPALS.

7.1 L'oficial de guàrdia ha de tenir en compte que les màquines estan al seu disposició. No ha vacil·lar a emprar-les en cas de necessitat. No obstant això, ha d'avisar amb temps suficient sobre els moviments de la màquina, quan sigui possible, també ha de tenir present la capacitat de maniobra del seu vaixell.

7.2 L'alteració de les revolucions variarà els càlculs de consum i derrota i s'haurà d'anotar en el diari de navegació en el moment i indicar el motiu.

7.3 L'oficial de guàrdia ha de saber com fer una aturada d'emergència en cas de mal funcionament en algun dels motors.

7.4 L'oficial de guàrdia ha de saber com detonar el mecanisme de CO₂ .

7.5 En situació d'atenció o de maniobra l'oficial de guàrdia ha de saber el temps que es triga a aconseguir una parada de rutina des avant tota .

7.6 És competència del personal de la sala de màquines o del capità ajustar les revolucions òptimes per a la travessia .

7.7 L'oficial de guàrdia comprovés els panells de control dels motors en marxa.

8. AVISAR AL CAPITÀ o PATRÓ.

8.1 L'oficial de guàrdia haurà de trucar immediatament al capità en les següents circumstàncies:

8.2 Si la visibilitat o l'estat del temps aquesta empitjorant.

8.3 Si els moviments d'altres vaixells estan causant preocupació.

8.4 Si s'experimenta dificultat a mantenir el rumb.

8.5 Si no s'adequa les dades de navegació o falla algun instrument.

8.6 En cas d'avaría de les màquines o aparell de govern.

8.7 En qualsevol altra situació que es trobi en dubte.

8.8 No obstant la necessitat d'avisar al Capità immediatament en les circumstàncies anteriors, l'oficial de guàrdia no vacil·larà a prendre mesures immediates per a la seguretat del vaixell, quan les circumstàncies així ho requereixin .

9. SITUACIÓ D'EMERGÈNCIA.

9.1 L'oficial ha d'estar familiaritzat amb el protocol d'actuació en cas d'emergència.

9.2 L'oficial de guàrdia ha de complir les directrius descrites en el protocol d'actuació d'emergència. I fer-les complir en el seu grup de guàrdia .

9.3 L'oficial de guàrdia ha de garantir el manteniment dels serveis i instal·lacions d'emergències i vetllar per la seva conservació.

9.4 L'oficial de guàrdia haurà de donar les ordres clares i explícites.

9.5 L'oficial de guàrdia haurà de mantenir el control de la sala de màquines.

10. HÀBITS I HORARIS.

10.1 La higiene i la indumentària seran les pròpies per no causar molèsties .

10.2 No s'emprarà el temps de guàrdia per a l'entreteniment ni la higiene personal

10.3 No es podrà fer ús de les zones comunes amb roba de treball bruta .

10.4 Es respectarà el descans dels altres companys .

10.5 Els horaris d'esmorzar , dinar i sopar seran: 09:00, 15:00 i 21:00 respectivament

10.6 Si les circumstàncies de la navegació ho permeten durant la guàrdia es faran tasques de manteniment i neteja .

10.7 És essencial que l'oficial se li expliqui i sàpiga la manera de muntar i de manejar tot l'equip per al desenvolupament apropiat del pont .

10.8 La ubicació, es facilitarà una llitera a cada tripulant i l'espai suficient per a les seves estris personals en cas de necessitar un espai o ubicació especial es consultarà al capità .

De conformitat amb la normativa de la STCW, IMO i SOLAS.

ANNEX VII: Sistema mundial de socors i seguretat marítima.

El Sistema mundial de socors i seguretat marítims (SMSSM), en anglès Global Maritime Distress Safety System (GMDSS), és un conjunt de procediments de seguretat, equips i protocols de comunicació dissenyats per augmentar la seguretat i facilitar la navegació i el rescat d'embarcacions en perill.

Aquest sistema està regulat pel Conveni internacional per a la protecció de la vida humana al mar (SOLAS), aprovat sota els auspicis de l'Organització Marítima Internacional (OMI), organisme dependent de l'ONU. Esta vigent en els vaixells mercants i de passatge des de 1999 .

El GMDSS es compon de diversos sistemes, alguns dels quals són nous , però la majoria porten operant diversos anys. El sistema tracta de dur a terme les següents operacions: alerta (incloent posició), coordinació de recerca i rescat, localització (posicionament), provisió d'informació marítima, comunicacions generals i comunicacions de pont a pont . Els requeriments de ràdio depenen de l'àrea d'operació del vaixell més que del seu tipus o tonatge. El sistema té mecanismes d'alerta redundants i fonts específiques d'alimentació d'emergència.

Contingut:

1.- Components del sistema GMDSS

1.1 Balisa d'indicació de posició en situació d'emergència (EPIRB)

1.2 NAVTEX

1.3 INMARSAT

1.4 Ràdio d'alta freqüència

1.5 Transpondadors

2.- Àrees marines del GMDSS

3.- Falses alarmes i eines de capacitat

4.- Recomanacions de l'ús del sistema

4.1 Actuació en situacions d'emergència

4.1.1 Situacions pròpies

4.1.2 Situacions de tercers

5.- Equipaments a instal·lar en embarcacions d'esbarjo

6.- Regulació per països

1.- Components del sistema GMDSS, els principals equips usats pel sistema són:

1.1 Balisa d'indicació de posició en situació d'emergència (EPIRB):

Diferents models de EPIRB. El sistema EPIRB (Emergency Position - Indicating Ràdio Beacon) està dissenyat per transmetre a un centre de coordinació de rescat la identificació i posició exacta d'un vaixell en qualsevol lloc del món. S'activa automàticament en entrar en contacte amb l'aigua en un enfonsament. Emet entre 121.6 MHz i 406 MHz.

1.2 NAVTEX:

El NAVTEX és un sistema automàtic de telegrafia d'impressió directa que distribueix avisos de seguretat marítima, pronòstics del temps, notícies i altres tipus d'informacions similars als bucs (MSI) Maritime Safety Information.

Navtex és un receptor que ha de ser prèviament programat per rebre des d'estacions costaneres determinades, també anomenades ÀREES i també el tipus de missatge que es volen rebre a més dels obligatoris.

Informació Seguretat Marítima: Informació d'ajuda als navegants marítics com ara meteorologia, Radioavi nàutics, recerca i salvament, serveis de pilotatge i algunes radio ajudes nàutiques.

Radioavis nàutics: avisos que poden afectar a la navegació com ara gels a la deriva, fars apagats, balises desaparegudes o fora del seu lloc, exercicis d'armes, etc .

1.3 INMARSAT

La xarxa de satèl·lits operats per Inmarsat, sota supervisió de l'Organització Marítima Internacional (OMI), és un element clau del sistema GMDSS.

Aquesta xarxa proporciona comunicació de veu o fax entre vaixells o entre vaixells i terra, sistema d'avisos d'alerta i notícies, així com serveis de transferència de dades i tèlex als centres de coordinació de rescat. Actualment gran part de la flota mercant disposa de correu electrònic a través d'aquest sistema.

Aquests satèl·lits es troben en òrbita geostacionària, o geosincrònica, a una alçada de 34.000 km aproximadament, s'anomenen AOR - E (1) o de l'Atlàntic Est, PER (2) o del Pacífic, IOR (3) o l'Índic i AOR - W (4 o 0) o de l'Atlàntic Oest.

Els satèl·lits d'Inmarsat proveeixen serveis de comunicacions de veu, tèlex, data i televisió, i per mitjà dels canals de veu es pot enviar Facsimile i dades.

Originalment s'anomenava INMARSAT: International Maritime Satèl·lit, actualment i havent inclòs serveis diferents als de les comunicacions, com és la localització, es coneix com a Organització Internacional de Serveis Mòbils per Satèl·lits.

1.4 Ràdio d'alta freqüència

El sistema GMDSS inclou radiotelèfon d'alta freqüència HF. També es poden rebre avisos per mitjà d'aquest sistema encara va quedant obsolet davant noves tecnologies.

1.5 Transpondadors

Transponedors per RADAR. El sistema GMDSS inclou generalment almenys dos transponedors (SART-Search And Rescue Transponder) que s'utilitzen per localitzar els bots de rescat. Després d'un abandonament del vaixell, cadascun dels bots a demuntar un dels transponedors a bord del vaixell.

2.- Àrees marines del GMDSS:

El sistema GMDSS reparteix totes les mars en quatre àrees de navegació. Segons l'àrea en el qual opera el vaixell ha de portar a bord alguns o tots els equips del sistema GMDSS.

Zona A1 és la zona que està sota la cobertura d'una estació en terra que tingui cobertura total en VHF DSC canal 70.

Zona A2 és la zona que està sota la cobertura d'una estació en terra que tingui cobertura total en MF DSC en la freqüència de socors de 2.187,5 KHz.

Zona A3 és aquella zona que està sota la cobertura d'una estació en terra que tingui cobertura total dels satèl·lits de comunicacions INMARSAT. Aproximadament entre els 70° nord i els 70° sud.

Zona A4 és aquella zona que no està compresa en cap de les zones anteriors. Actualment seria per sobre dels 70° nord i per sota dels 70° sud (zones polars).

3.- Falses alarmes i eines de capacitació:

Els elevats nivells de falses alarmes (més del 90 per cent), la pobresa dels cursos de formació dels operadors, l'incompliment de les instal·lacions de salvament en terra de molts països, la manca d'una base globalitzada de dades o la precarietat d'assistència tècnica en els ports ha posat en dubte l'efectivitat d'aquest sistema. Un exemple d'això és l'enfonsament del transbordador egipci Al-Salam Bocaccio 98 al febrer de 2006.

A fi de disminuir la quantitat de falses alarmes existeixen diverses eines de capacitació en el mercat, entre les més destacades es troben els simuladors d'equips GMDSS amb el propòsit de capacitar la gent de mar en l'ús dels mateixos.

La necessitat d'aquestes eines és que no poden realitzar proves ni simulacres sobre el sistema real, ja que no és possible generar "alarmes de prova" ni tampoc interferir en l'espai de comunicacions reals. Fer-ho seria posar en risc l'eficàcia del sistema.

4.- Recomanacions de l'ús del sistema:

S'han de seguir una sèrie de pràctiques per al bon funcionament i ús del sistema SMSSM, especialment en les embarcacions d'esbarjo ja que en elles el bon funcionament de les instal·lacions i components depenen de la diligència dels usuaris. Per això és recomanable seguir certes pràctiques:

Les radiobalises han d'estar amb bateries i l'alliberament d'hidrostàtica d'alliberament en degudes condicions de càrrega i període útil. Això es pot assegurar mitjançant la inspecció de les etiquetes o certificar mitjançant informe de l'Entitat Col·laboradora d'Inspecció (en general les bateries de la radiobalisa tenen una validesa de 4 anys i l'alliberament d'hidrostàtica de 2 anys).

Tenir en vigor la llicència d'estació de vaixell en què consti els equips de ràdio de a bord.

Mantenir els equips encesos i estar a l'escolta del canal 16 de VHF. Si es disposa d'un equip de Trucada Selectiva Digital (LSD), es mantindrà en l'escolta del canal de socors en les freqüències del canal 70 de VHF i 2.187,5 kHz d'Ona Mitja / MF).

Respectar l'ús dels canals de socors.

Estar al corrent de les previsions meteorològiques.

El telèfon mòbil no forma part del sistema SMSSM i no pot substituir a cap dels seus components.

Si s'ha emès una falsa alarma cal avisar el més ràpidament possible per impedir mobilitzacions dels equips de salvament innecessàries.

El Número d'Identificació del Servei Mòbil Marítim, el MMSI, ha d'estar programat en l'equip LSD.

4.1 Actuació en situacions d'emergència:

Davant d'una situació d'emergència s'han de seguir certes pautes d'actuació. Les situacions d'emergència poden ser pròpies o de tercers.

4.1.1 Situacions pròpies

Transmetre l'alerta per l'equip LSD (Trucada Selectiva Digital) prement el botó de socors de l'equip de ràdio (Distress) fins a rebre "justificant de recepció". Si es disposa de temps és millor fer la trucada de socors mitjançant el canal 16 de VHF o la freqüència 2.182 kHz d'Ona Mitja de la manera següent:

MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY. Pronunciant MEDÉ, MEDÉ, MEDÉ (del francès M'aidez ! "Ajudeu-me !").

AQUÍ L'EMBARCACIÓ (nom de l'embarcació). Repetir tres vegades.

ESTIC EN POSICIÓ (coordenades).

NECESSITO AJUDA IMMEDIATA A CAUSA DE (causa de l'emergència).

Activar la radiobalisa.

Si cal ajuda però no hi ha situació de perill s'ha d'utilitzar el sistema LSD en la categoria d'urgència i emetre a continuació el senyal "PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN" en les freqüències de socors canal 16 de VHF o la freqüència 2.182 kHz d'Ona Mitja.

Si s'ha solucionat l'emergència abans de l'arribada del socors s'ha d'avisar el més ràpidament possible del fet.

4.1.2 Situacions de tercers

Si rep un senyal de socors d'una altra embarcació acudir el més ràpidament possible al seu auxili sense posar en perill la pròpia vida.

Contactar amb els centres de socors o altres vaixells que estiguin en les proximitats.

Mantenir-se a l'escolta de les freqüències de socors (canal 16 de VHF o la freqüència 2.182 kHz d'Ona Mitja) i seguir les instruccions del Centre de Salvament o de l'estació Costera corresponent.

5.- Equipaments a instal·lar en embarcacions d'esbarjo:

En el cas d'Espanya, la legislació actual regula que segons la zona de navegació assenyalada en el seu certificat de navegabilitat, una embarcació d'esbarjo ha de muntar els següents equips radioelèctrics:

Zones de navegació: 1, 2, 3, 4, 5, 6 i 7

Distàncies: Il·limitades Mn, 60MN, 25MN, 12MN, 5MN i 2MN o aigües protegides.

MF / HF o INMARSAT Obligatori Recomanat

NAVTEX Obligatori Recomanat

SART Obligatori Recomanat

VHF portàtil Obligatori

RLS Obligatori

GPS Obligatori

VHF Obligatori

Tots els equips de ràdio han de portar la marca "CE" o disposar del Certificat de Conformitat, que atorga Marina Mercant.

6.- Regulació per països:

A Espanya la utilització en embarcacions d'esbarjo està regulada pel Reial Decret 1185/2006 des d'octubre de 2006.

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

Metadades del document

Núm. expedient	CDRB/2025/0049580
Tipus documental	Plica
Títol	Annex IV- Pla d'emergència. Far Barceloneta
Codi classificació	D0506SE01 - Serveis obert

Signatures

Signatari		Acte	Data acte
Enrique García Domingo (TCAT)	Director/a Ens	Signa	20/11/2025, 11:07

Validació Electrònica del document

Codi (CSV)	Adreça de validació	QR
d683085808c4d0853938	https://seuelectronica.diba.cat	

