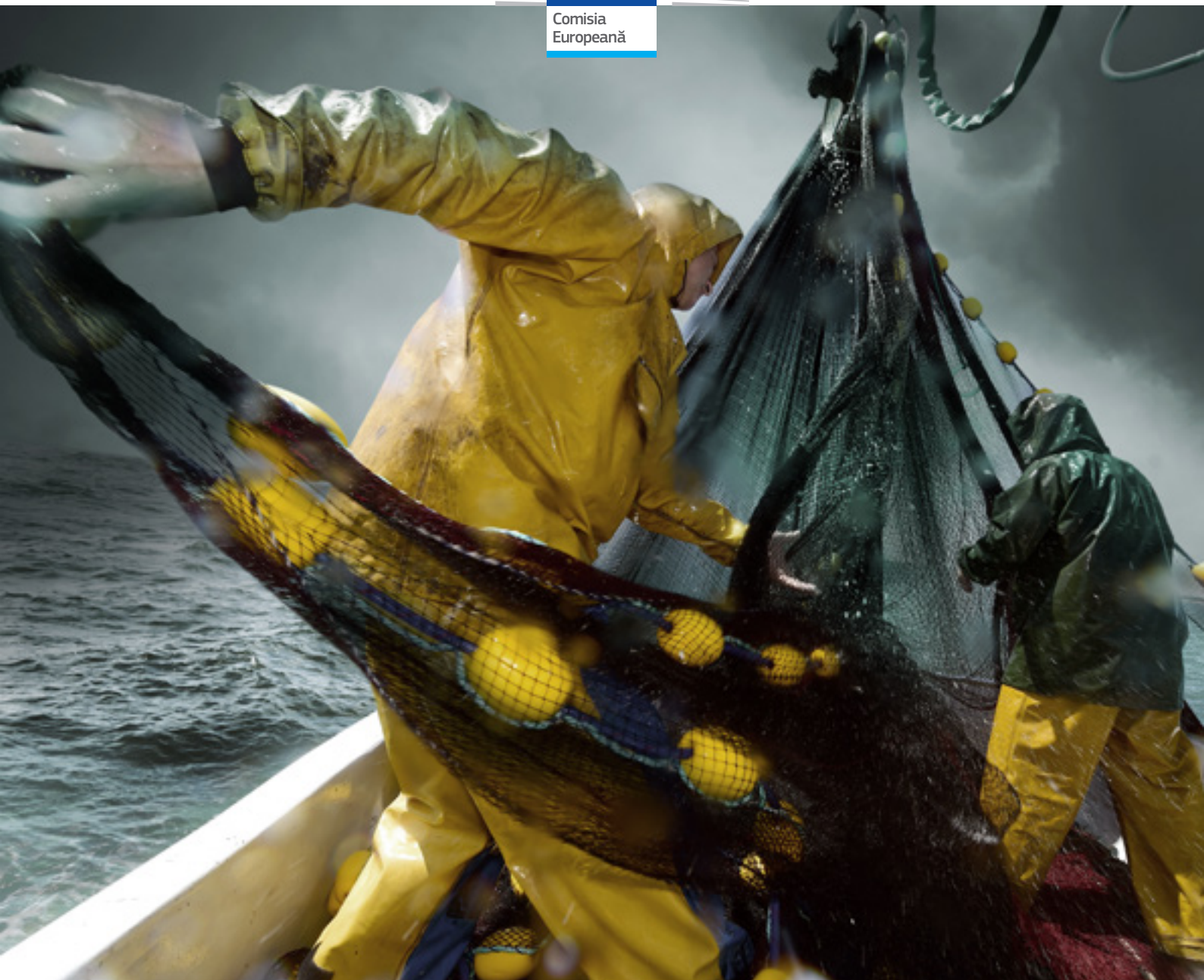




Comisia
Europeană



Ghid european pentru prevenirea riscurilor în cazul navelor de pescuit de mici dimensiuni

Ghid european pentru prevenirea riscurilor în cazul navelor de pescuit de mici dimensiuni

Comisia Europeană

Direcția Generală Ocuparea Forței de Muncă, Afaceri Sociale și Incluziune
Unitatea B.3

Manuscris finalizat în martie 2016

Comisia Europeană sau orice persoană care acționează în numele Comisiei nu este responsabilă pentru modul în care ar putea fi utilizate informațiile cuprinse în prezenta publicație.

Link-urile din prezenta publicație erau corecte la momentul finalizării manuscrisului.

© Fotografii copertă: Belgaimage/Thinkstock

Pentru utilizarea sau reproducerea fotografiilor ale căror drepturi de autor nu sunt deținute de Uniunea Europeană, trebuie să se solicite în mod direct permisiunea deținătorului (deținătorilor) drepturilor de autor.

***Europe Direct este un serviciu destinat să vă ajute să găsiți răspunsuri
la întrebările pe care vi le puneți despre Uniunea Europeană.***

**Un număr unic gratuit (*):
00 800 6 7 8 9 10 11**

(*) Informațiile primite sunt gratuite, la fel ca și cea mai mare parte a apelurilor telefonice (unii operatori și unele cabine telefonice și hoteluri taxează totuși aceste apeluri).

Numerose alte informații despre Uniunea Europeană sunt disponibile pe internet pe serverul Europa (<http://europa.eu>).

Luxemburg: Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene, 2016

Print ISBN 978-92-79-45103-4 doi:10.2767/228935 KE-04-15-025-RO-C
PDF ISBN 978-92-79-45090-7 doi:10.2767/1433 KE-04-15-025-RO-N

© Uniunea Europeană, 2016
Reproducerea textului este autorizată cu condiția menționării sursei

Declinarea responsabilității

Materialul cuprins în prezentul ghid are exclusiv scop informativ și îndeplinește numai o funcție de referință. Acesta nu își propune să substituie consilierea juridică sau profesională avizată privind sănătatea și securitatea.

Adoptarea și utilizarea informațiilor și practicilor descrise în ghid este posibil să nu îndeplinească toate nevoile, cerințele sau obligațiile specifice ale fiecărei țări și ale flotelor de pescuit ale acestora. Cu toate acestea, autorii ghidului speră că acesta va conduce la conștientizarea situației proprii și va promova o cultură a siguranței în domeniul pescuitului.

Conținutul prezentat în ghid nu ar trebui în niciun fel să reducă sau să limiteze obligațiile impuse de autoritățile naționale și, în special, cerințele prevăzute de directivele UE în domeniul protecției sănătății și securității.

Proprietarii navelor, comandanții și membrii echipajului au datoria de a identifica pericolele și de a pune în aplicare măsuri de protecție în scopul de a elimina sau a reduce riscul vătămarilor corporale și al accidentelor.

Context

Navele de pescuit de mici dimensiuni reprezintă peste 80 % din flotele de pescuit ale Uniunii Europene.

Numărul de decese, de vătămări corporale și de nave pierdute anual rămâne „inacceptabil” de mare în comparație cu alte industrii.

Raportul COM(2009) 599 referitor la punerea în aplicare concretă a directivelor privind sănătatea și securitatea în muncă, Directiva 93/103/CE (munca la bordul navelor de pescuit) ⁽¹⁾ și Directiva 92/29/CEE (asistența medicală la bordul navelor), a concluzionat că nu există un impact semnificativ al reglementărilor în cauză asupra echipajelor de pe navele de pescuit de mici dimensiuni și a recomandat elaborarea unui ghid cu caracter neobligatoriu pentru navele cu o lungime mai mică de 15 m.

Prezentul ghid este răspunsul la recomandarea respectivă. Acesta urmărește să clarifice conceptele-cheie la nivelul UE și să sprijine statele membre să își îndeplinească obligațiile în temeiul directivei-cadru și al directivelor individuale.

Un comitet de monitorizare, desemnat în mod specific de Comisia Europeană și format din reprezentanți din partea guvernelor, a patronatelor și a sindicatelor, a susținut conținutul și elaborarea prezentului ghid.

Deși inspirat de mai multe regulamente privind securitatea și sănătatea aplicate în diverse state membre, ghidul nu constituie un document obligatoriu din punct de vedere juridic. Scopul său principal constă în colectarea de bune practici care, indiferent unde sunt aplicate, ar putea contribui la prevenirea accidentelor din acest mediu izolat și ostil, marea.

Pescuitul este o activitate străveche, fiind de multe ori o meserie transmisă din generație în generație. Majoritatea pescarilor care exploatează aceste nave sunt lucrători care desfășoară o activitate independentă, așadar persoane care, prin natura lor, își asumă riscuri. Prezentul ghid reprezintă o primă etapă către armonizarea standardelor actuale în materie de formare profesională și de educație.

⁽¹⁾ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?qid=1423219304125&uri=CELEX:52009DC0599>

Despre ghid

Organizația finanțatoare

Ghidul a fost comandat de Comisia Europeană – Direcția Generală Ocuparea Forței de Muncă, Afaceri Sociale și Egalitate de Șanse.

Elaborarea ghidului

Pentru elaborarea prezentului ghid a fost contractată societatea Labour Asociados, SLL.

Echipa principală

Ricardo Rodriguez (director general)

Marlene Calderón (coordonator, editor și autor secundar)

Alan Dean (autor principal)

Echipa secundară responsabilă cu ancheta pe teren, testul-pilot și traducerea

Franța (Oceanul Atlantic): Yvon Le Roy, Henri Pinon, Cédrik Renault și Sébastien Le Du

Țările de Jos (Marea Nordului): Herman Katteler și John Warmerdam

Spania (Marea Mediterană): Maria de los Angeles Fernández, Francisco Piniella și Jorge Sanches Walliser

Irlanda (Oceanul Atlantic): Frank Flemming și Gavin Power

Polonia (Marea Baltică): Maria Jeweska, Marta Grubman și Anna Pawliszyn

Turcia (Marea Neagră): Goktug Dalgic

Organizații care au colaborat pe perioada testului-pilot

BIM – Bord Iascaigh Mhara (Autoritatea irlandeză pentru pescuitul maritim), Irlanda

Universitatea din Cadiz, Facultad de Ciencias Náuticas (CASEM) — Universidad de Cádiz, Spania

IMP – Institute Maritime de Prévention, Lorient, Franța

IMTM – Institutul de Medicină Maritimă și Tropicală, Universitatea de Medicină din Gdansk, Polonia.

Cuprins

DECLINAREA RESPONSABILITĂȚII	3
CONTEXT	4
DESPRE GHID	5
MULȚUMIRI	10
COMITETUL DE MONITORIZARE (NUMIT DE UNIUNEA EUROPEANĂ).....	10
COMISIA DE EVALUARE A PRIMEI VERSIUNI DE PROIECT.....	10
REFORMULARE ȘI EDITORIAL.....	10
CUM TREBUIE CITIT GHIDUL?	11
DOMENIUL DE APLICARE A GHIDULUI	12
GLOSAR DE TERMENI ȘI DEFINIȚII	13
GLOSAR DE ABREVIERI	15
MODULUL I • NAVA	17
1. RESPONSABILITĂȚILE PROPRIETARULUI.....	18
2. CE ARATĂ STATISTICILE?.....	19
3. PROMOVAREA UNEI CULTURI A SIGURANȚEI.....	22
4. EVALUAREA RISCURILOR.....	23
5. CUM PUTEȚI ASIGURA CARACTERUL ADECVAT AL NAVEI DUMNEAVOASTRĂ?.....	24
6. ABORDAREA SITUAȚIILOR DE URGENȚĂ.....	26
6.1. PROCEDURI DE URGENȚĂ OM LA APĂ.....	27
6.2. PROCEDURI DE URGENȚĂ INCENDIU.....	28
6.3. PROCEDURI DE URGENȚĂ SALVAREA CU ELICOPTERUL.....	29
6.4. PROCEDURI DE URGENȚĂ ABANDONAREA NAVEI.....	30
7. STABILITATEA, PERICOLUL ASCUNS!.....	31
8. ZONE GENERALE DE LUCRU.....	33
9. SERVICIUL DE CART.....	34
10. SPAȚII DE CAZARE/BUCĂTĂRIE.....	35
11. CAMERA MOTOARELOR.....	36
12. ÎMBOARCAREA ȘI DEBOARCAREA.....	37
13. PLANIFICAREA CAMPANIEI DE PESCUIT.....	38
14. UNELTE PRINSE ÎNTR-UN OBSTACOL ȘI REPARAREA ACESTORA.....	39
15. LUCRĂRI DE ÎNTREȚINERE.....	40
16. OPERAȚIUNI DESFĂȘURATE LA ȚĂRM.....	41
17. OPERAȚIUNI DE DESCĂRCARE.....	42
18. OPERAȚIUNI DE LUCRU DESFĂȘURATE DE O SINGURĂ PERSOANĂ.....	43
MODULUL II • ECHIPAJUL	45
1. TOȚI SUNT RESPONSABILI DE SIGURANȚĂ.....	46
2. FORMARE.....	47
3. PREOCUPĂRI ȘI COMPETENȚE.....	48
3.1. PERSOANE TINERE.....	49
3.2. ASPECTE LINGVISTICE ȘI CULTURALE.....	50
4. ECHIPAMENTUL INDIVIDUAL DE PROTECȚIE.....	52
5. ECHIPAMENTUL INDIVIDUAL DE PLUTIRE.....	53
6. ZGOMOTUL.....	54
7. PROTECȚIE SOLARĂ ȘI DESHIDRATARE.....	57
8. CONDIȚII CU TEMPERATURI SCĂZUTE.....	58
9. PROBLEME DE SĂNĂTATE.....	59
10. STRES ȘI OBOSEALĂ.....	60
11. AFECȚIUNI MUSCULO-SCHELETICE.....	61
12. ALUNECĂRI, ÎMPIEDICĂRI, CĂDERI... ..	62
13. MANIPULAREA CAPTURII.....	63
14. PRELUCRAREA CAPTURII.....	64
15. RISURI BIOLOGICE ȘI CHIMICE.....	65
16. EXAMINAREA MEDICALĂ.....	66
17. NOTIFICĂRI PRIVIND RĂNIRILE ȘI BOLILE PROFESIONALE.....	67

MODULUL III • OPERAȚIUNILE DE PESCUIT	69
1. PESCUITUL CU TRAULE	70
1.1. MANIPULAREA PANOURILOR TRAULELOR.....	71
1.2. VINCIURI, PARÂME, LANȚURI DE REMORCARE.....	72
1.3. RIDICAREA SACILOR DE PLASĂ, TAMBURUL PLASEI ȘI ALTELE	73
2. PESCUITUL CU VÂRȘE.....	74
2.1. STRUCTURĂ ȘI SISTEM	75
2.2. LANSAREA	76
2.3. RIDICAREA	77
2.4. SCRIPETELE GRUIEI, GOLIREA, PUNEREA MOMELII ȘI ARIMAREA CAPTURII	78
2.5. EVOLUȚII RECENTE	79
3. PESCUITUL CU PLASE/CU PARAGATE/LA DANDINETĂ.....	80
3.1. DEPOZITAREA ECHIPAMENTULUI ȘI STABILITATEA.....	81
3.2. LANSAREA PLASELOR ȘI A PARAGATELOR.....	82
3.3. RIDICAREA	83
3.4. ÎNDEPĂRTAREA PEȘTELUI, PUNEREA MOMELII ÎN PARAGATE	84
3.5. PESCUITUL LA DANDINETĂ ȘI SISTEMELE MECANIZATE.....	85
4. DRAGAREA ȘI PESCUITUL CU TRAULE LATERALE.....	86
4.1. STABILITATE ȘI MECANISM DE DEBLOCARE ÎN CONDIȚII DE SIGURANȚĂ.....	87
4.2. VINCIURI, PARÂME ȘI COMENZI.....	88
4.3. MANEVRAREA ECHIPAMENTULUI.....	89
5. PESCUITUL CU PLASĂ PUNGĂ.....	90
5.1. NAVĂ AUXILIARĂ	91
5.2. VINCIURI, DISPOZITIVE DE REMORCARE, MACARALE, FRÂNGHII ȘI ECHIPAMENTE DE RIDICARE.....	92
5.3. ARIMAREA CAPTURII, STABILITATEA NAVEI ȘI LIBERTATEA DE MIȘCARE PE NAVĂ.....	93
MODULUL IV • EVENIMENTE REALE	95
1. OBIȘNUINȚA VĂ POATE FACE PEA ÎNCREZĂTOR EȘUARE	96
2. PIESE DE SCHIMB RĂSTURNAREA NAVEI DE PESCUIT CU DRAGE.....	97
3. OM LA APĂ ÎNEC.....	99
4. CAPTURI PENTRU PROFITURI MAI MARI RĂSTURNARE	100
5. ODIHNĂ INSUFICIENTĂ EȘUARE.....	102
6. PRINS ÎN BUCLA FRÂNGHIEI (PESCUITUL CU VÂRȘE) RĂNI LA NIVELUL PICIOARELOR	103
7. MOTORUL, INIMA NAVEI DUMNEAVOASTRĂ INUNDAREA, RĂSTURNAREA ȘI DECESUL	104
8. LOVIT DE O PLASĂ CARE SE BALANSA TRAUMATISM CRANIAN	105
9. TRAS ÎN TAMBURUL PLASEI RĂNIRE LA NIVELUL BRAȚULUI.....	107
10. NU UITAȚI DE COMBUSTIBIL PUNERE PE USCAT	109
11. GOLIREA DRAGEI, ÎNTINDEREA PEA MULT PESTE BORD! CĂDERE PESTE BORD.....	110
12. VERIFICAREA STABILITĂȚII INUNDARE, RĂSTURNARE ȘI DECESE	111
13. SISTEMUL ELECTRIC INCENDIU ÎN SALA MOTOARELOR.....	113
14. PESCUIȚI SINGUR? — AVEȚI GRIJĂ	115
14.1. PRINS SUB VINCI VĂTĂMĂRI CORPORALE.....	116
14.2. DISPARIȚIA COMANDANTULUI.....	117
MODULUL V • EVALUAREA RISCURILOR	119
1. INTRODUCERE	120
2. CONCEPTE DE BAZĂ	121
3. CINCI ETAPE PENTRU A EVALUA RISCURILE PREZENTE PE NAVA DUMNEAVOASTRĂ.....	123
4. POLITICA ÎN DOMENIUL SIGURANȚEI PENTRU SIGURANȚA NAVEI	124
5. ÎNTOCMIREA UNEI EVALUĂRI A RISCURILOR	125
6. GHID PENTRU O EVALUARE MINIMĂ A RISCURILOR.....	126

MODULUL VI • INFORMAȚII SUPLIMENTARE	133
1 • ECHIPAMENTE INDIVIDUALE DE PLUTIRE	135
1.1. INTRODUCERE	136
1.2. CE ECHIPAMENTE SUNT DISPONIBILE ÎN PREZENT?.....	137
1.2.1. VESTE SAU VESTE CĂPTUȘITE	137
1.2.2. VESTE DE LUCRU.....	137
1.2.3. COSTUME TERMICE FLOTANTE.....	137
1.2.4. VESTE DE SALVARE GONFLABILE	137
1.2.5. VESTE DE SALVARE.....	139
1.2.6. COSTUME IMPERMEABILE.....	139
1.3. CONSIDERAȚII FINALE	140
2 • STABILITATE	141
2.1. INTRODUCERE	142
2.2. PERICOLE PRIVIND STABILITATEA	144
2.2.1. MODIFICAREA NAVEI SAU INSTALAREA UNUI NOU ECHIPAMENT	144
2.2.2. SUPRĂÎNCĂRCAREA	144
2.2.3. PĂTRUNDEREA APEI ȘI INUNDAREA SPAȚIILOR DE SUB PUNTE.....	145
2.2.4. PESCUITUL CU TRAULE ȘI DRAGE.....	145
2.2.5. RIDICAREA CAPTURII ȘI A UNELTELOR DE PESCUIT.....	146
2.3. PATRU ETAPE PENTRU A EVALUA STABILITATEA NAVEI DUMNEAVOASTRĂ.....	147
3 • PRIMUL AJUTOR	149
3.1. EXAMINAREA VICTIMEI.....	150
3.2. APEL DE URGENȚĂ – APELUL MAYDAY	151
3.3. TRUSĂ DE PRIM AJUTOR.....	152
3.3.1. TRUSĂ DE PRIM AJUTOR DE BAZĂ.....	152
3.3.2. TRUSĂ DE PRIM AJUTOR CATEGORIA C.....	153
3.4. FORMULAR PRIVIND INCIDENTUL.....	154
4 • ECHIPAMENTUL DE MUNCĂ	155
4.1. INTRODUCERE	156
4.2. GESTURI DE SEMNALIZARE PENTRU OPERAȚIUNILE DE RIDICARE.....	157
4.3. EXAMINAREA, INSPECȚIA ȘI MENȚINEREA EVIDENȚEI.....	158
4.4. FORMULAR DE INSPECȚIE	159
4.4.1. NAVE DE PESCUIT CU TRAULE.....	159
4.4.2. NAVĂ DE PESCUIT CU TRAULE.....	160
4.4.3. NAVĂ DE PESCUIT CU PLASE/CU PARAGATE/LA DANDINETĂ.....	161
4.4.4. DRAGĂ SAU BEAM-TRAUL.....	162
4.4.5. PLASĂ PUNGĂ	163
5 • EXERCIȚII DE PREGĂTIRE PENTRU SITUAȚII DE URGENȚĂ	165
5.1. INTRODUCERE	166
5.2. CUM SĂ DESFĂȘURAȚI UN EXERCIȚIU EFICIENT.....	167
5.3. PLANUL DE URGENȚĂ.....	168
5.4. LISTA DE VERIFICARE A ACȚIUNILOR CARE TREBUIE ÎNTREPRINSE ÎN SITUAȚII DE URGENȚĂ	169
5.4.1. OM LA APĂ	169
5.4.2. INUNDAȚIE.....	169
5.4.3. VĂTĂMARE CORPORALĂ/URGENȚĂ MEDICALĂ	170
5.4.4. CONDIȚII METEOROLOGICE SEVERE	170
5.4.5. INCENDIU	170
5.4.6. ABANDONAREA NAVEI.....	171
5.5. EVIDENȚA EXERCIȚIILOR PENTRU SITUAȚII DE URGENȚĂ EFECTUATE	172
ANEXE	173
ANEXA 1: DIRECTIVELE UE PRIVIND SIGURANȚA ȘI SECURITATEA ÎN MUNCĂ.....	174
ANEXA 2: LEGISLAȚIA FAO/OIM/OMI	175

Mulțumiri

COMITETUL DE MONITORIZARE (numit de Uniunea Europeană)

REPREZENTAȚI GUVERNAMENTALI	Søren Enemark Luis Lopes Ray Murray
REPREZENTAȚI AI PATRONATELOR	Jim Hudson Armando Pavia Juan Trujillo
REPREZENTAȚI AI SINDICATELOR	Corneliu Constantinoia Alan Graveson
REPREZENTANT UE PRIVIND SECURITATEA ȘI SĂNĂTATEA ÎN MUNCĂ	Zinta Podniece

COMISIA DE EVALUARE A PRIMEI VERSIUNI DE PROIECT

Danemarca	Flemming Nygaard Christensen Erik Pedersen	Serviciul de medicina muncii pentru pescari
Islanda	Hilmar Snorrason	Asociația islandeză pentru căutare și salvare
Irlanda	Shane Begley	BIM — Autoritatea Irlandeză pentru Protecția Pescuitului (Irish Sea Fisheries Board)
Polonia	Bogdan Jaremim	IMTM din Gdynia
Portugalia	Cristina Moço	Mutua dos Pescadores de Lisabona
Spania	Luisa Canals Francisco Pinilla	Instituto de Medicina Maritima Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo
Regatul Unit	Simon Potten Keir Day Mike Montgomerie Dave Fenner Barry Deakin Alan Piggott	Seafish Seafish Seafish MCA Wolfson Unit MTIA National Federation of Fishermen's Organisations
Organizații internaționale	Ari Gudmudson Brandt Wagner	FAO FAO

REFORMULARE ȘI EDITORIAL

Comisia Europeană dorește să mulțumească **Autoritățile Irlandeze pentru Protecția Pescuitului (BIM)** și **Federației Naționale a Organizațiilor de Pescuit (NFFO)** pentru munca depusă și, în special, lui Ray Murray, Jim Hudson și Robert Greenwood.

Cum trebuie citit ghidul?

Scopul prezentului ghid este de a oferi informații și orientare pentru toți operatorii și membrii echipajului de pe toate navele de pescuit europene de mici dimensiuni ⁽²⁾.

Ghidul este organizat în șase module distincte, prin urmare cititorii nu trebuie să le citească într-o anumită ordine, ci pot să treacă direct la capitolul dorit și să obțină informațiile necesare. Structura modulelor I, II și III este relativ similară și cuprinde trei părți principale: prima parte oferă o prezentare generală cu privire la posibilele pericole sau preocupări, cea de a doua parte cuprinde o listă a riscurilor identificate, iar ultima parte recomandă cele mai bune practici disponibile. Modulul IV face referire la evenimente care au avut ca rezultat accidente. În sfârșit, modulele V și VI abordează în cel mai mic detaliu subiecte specifice precum evaluarea riscurilor, stabilitatea navei, primul ajutor și instruirea. Cele două module propun, de asemenea, liste de verificare care pot fi utilizate de cititori. În final, anexa evidențiază instrumentele internaționale cu impact specific asupra pescuitului la scară redusă. Anexa se adresează mai degrabă asociațiilor de pescari decât pescarilor individuali.

Toate informațiile menționate mai sus sunt disponibile, de asemenea, pe un CD-ROM, care ilustrează principalele practici de la bordul navei. Aceasta este, în esență, o versiune interactivă a anumitor secțiuni din ghid, al cărei obiectiv principal este de a încuraja auto-învățarea și de a contribui la procesul de formare din instituții sau colegii.

Mai multe informații privind legislația și inițiativele UE sunt disponibile online pe următoarele site-uri:

Comisia Europeană, Securitate și Sănătate în muncă:

<http://ec.europa.eu/social/main.jsp?langId=ro&catId=148>

Agenția Europeană pentru Securitate și Sănătate în Muncă (EU-OSHA)

<https://osha.europa.eu/ro>

⁽²⁾ Nave de pescuit de mici dimensiuni înseamnă nave care au o lungime mai mică de 15 metri.

Domeniul de aplicare a ghidului

Ghidul urmărește să evidențieze toate elementele pe care trebuie să le luați în considerare pentru o exploatare mai sigură a navei dumneavoastră și pentru a proteja sănătatea dumneavoastră și a echipajului. În continuare este prezentată o descriere sumară a conținutului fiecărui modul.

Modulul I	Nava	Acesta abordează numeroase aspecte precum soliditatea navei și a echipamentelor acesteia.
Modulul II	Echipajul	Acesta este dedicat sănătății și securității membrilor echipajului.
Modulul III	Operațiunile de pescuit	Acesta se referă la utilizarea în siguranță a patru metode principale de pescuit, și anume pescuitul cu traule, pescuitul cu vârșe, pescuitul cu plase/cu paragate/la dandinetă și pescuitul cu drage și beam-traule.
Modulul IV	Evenimente reale	Acesta descrie incidentele care au avut loc și oferă lecții pentru prevenirea acestora.
Modulul V	Evaluarea riscurilor	Acesta prezintă listele de verificare și orientări pentru abordările privind evaluarea riscului.
Modulul VI	Informații suplimentare	Acesta oferă liste de verificare și informații suplimentare la care pescarii pot apela în ceea ce privește aspectele privind sănătatea și securitatea.
Anexe	Legislație (Directivele UE privind siguranța și securitatea în muncă, OMI, FAO, OIM)	

Prezentul ghid nu are caracter obligatoriu, însă cititorii trebuie să fie conștienți că regulamentele la nivel național și european trebuie să fie respectate. Ghidul oferă orientări și, în plus față de regulamente, vă va sprijini să desfășurați o activitate de pescuit mai sigură.

Glosar de termeni și definiții ⁽³⁾

Accident de muncă	Un accident de muncă este un accident care implică un membru al echipajului și care se petrece în timpul operațiunilor normale de lucru, inclusiv activități precum descărcarea capturilor ori îmbarcarea sau debarcarea de pe navă.
Accident pe mare	Un accident pe mare este un accident suferit de nava aflată pe mare, cum ar fi o coliziune sau o eșuare. Acesta cuprinde toate accidentele în care a fost implicat echipajul și care sunt legate de operarea navei.
Afecțiuni musculo-scheletice specifice locului de muncă	Activități fizice desfășurate la locul de muncă sau condiții specifice locului de muncă care pot cauza sau contribui la vătămări sau afecțiuni ale mușchilor, nervilor, tendoanelor, ligamentelor, încheieturilor, cartilajului și discurilor intervertebrale. De exemplu, tensiuni musculare sau dureri în regiunea dorso-lombară.
Anod	Material de sacrificiu care este fixat pe cocă și cârmă pentru a proteja de coroziune elicea, arborele de elice și axul de cârmă.
Captură	Pești sau crustacee și moluște capturați (capture) de către navă.
Chingă de siguranță	O coardă de o anumită lungime care poate fi prinsă sau fixată de costumul sau vesta de salvare a altei persoane ori de o plută de salvare sau de alte obiecte, astfel încât purtătorul să rămână în apropierea persoanei sau a obiectului în cauză, pentru a facilita localizarea și, prin urmare, salvarea.
Cordon de ridicare	O frânghie/curea fixată de capătul sacului traulului, utilizată pentru a ridica sacul la bord.
Coș pentru pescuit	Un tip de capcană pentru prinderea crabilor și a homarilor.
Decibel	Unitate de măsură a nivelului de zgomot.
Echipament	Termen generic utilizat pentru echipamentul de pescuit, fie că este vorba despre traule, panouri și parâme sau vârșe, frânghii, geamanduri de pescuit etc.
Echipament individual de plutire	Costum sau echipament care, atunci când este purtat corespunzător și utilizat în apă, oferă purtătorului un anumit nivel de flotabilitate care va crește șansa de supraviețuire. Echipamentul individual de plutire poate fi împărțit în două clase: 1. veste de salvare, care mențin fața purtătorului deasupra apei, indiferent de starea fizică în care se află acesta; 2. echipamente ajutătoare de plutire, care impun ca purtătorul să fie în stare conștientă și să înoate sau să își poziționeze corpul astfel încât să își mențină fața și gura deasupra apei.
Evaluare a riscurilor	Luarea în considerare a tuturor riscurilor posibile și a metodelor de prevenire și protecție împotriva acestora.
Flotabilitate prin umflare	Pentru veste de salvare: flotabilitate care poate fi obținută prin umflarea unui compartiment.
Flotabilitate proprie	Pentru veste de salvare: flotabilitate permanentă, care este prezentă în echipament.
Hipotermie	Stare în care temperatura corpului este sub 35 °C.
Integritatea etanșeității	Capacitate a navei de a rezista la pătrunderea apei.
Lansare	Ațiunea de aruncare a echipamentului de pescuit în apă.
Lanț de blocare	O buclă continuă de lanț care este prins printr-un nod de parâmă astfel încât să țină strâns parâma.
Lanțuri/cabluri de remorcare	Lanțuri sau cabluri care cuplează parâmele cu ajutorul lanțurilor de blocare la un punct de remorcare central situat la pupa navei.
Lungime totală	Lungimea navei între punctele maxime ale corpului de navă, de la prora la pupa.
Material cu flotabilitate proprie	Flotabilitate asigurată de un material, care formează o parte permanentă a costumului, cu o densitate mai mică decât cea a apei.
Naufrajiu	Atunci când nava ia apă la bord și, în final, se scufundă.
Navă de pescuit de mici dimensiuni	În scopul prezentului ghid, o navă de pescuit cu o lungime mai mică de 15 m.

⁽³⁾ Glosarul de termeni și definiții trebuie luat în considerare doar în scopul prezentului ghid, întrucât definițiile, cum ar fi cea a accidentului de muncă, pot varia în conformitate cu legislația națională a diferitelor state membre ale UE.

Navă de pescuit de tip „rule beater”	O navă proiectată pentru a maximiza potențialul de pescuit, cu respectarea restricțiilor prevăzute de regulamente. În mod normal, aceasta are o lungime mică, însă lățimea și adâncimea acesteia sunt mari.
Obstacol pe fundul mării	Un termen utilizat pentru a descrie o proeminență aflată pe fundul apei, în care rămân prinse uneltele de pescuit.
Odgon al geamandurii de pescuit	Frânghia care leagă geamandura de ancoră și care ține pe poziție năvodul/parâma.
Panouri	Cunoscute ca „panouri divergente”, acestea sunt structuri rectangulare sau ovale care sunt atașate de aripile traulului și, prin forțele hidrodinamice generate de remorcarea prin apă, deschid gura traulului.
Parâme	Cabluri sau frânghii utilizate pentru remorcarea traulului.
Pericol	Termen utilizat în evaluarea riscurilor, care face referire la orice element care ar putea cauza daune.
Pescuit cu beam-traule	O metodă de pescuit pentru capturarea peștelui aflat pe fundul mării, precum calcanul sau cambula. Traulul este ținut deschis de o bară, iar lanțurile barei tulbură fundul mării pentru a determina peștele să se ridice și să fie prins în traul.
Pescuit cu drage	Metodă de pescuit pentru capturarea crustaceelor și a moluștelor aflate pe fundul mării. Dragele cu dinți utilizate pentru brăzderea nisipului sunt remorcate de nave și dezgroapă și rețin în plasă scoici, bivalve marine etc.
Pescuit cu paragate	Metodă de pescuit prin utilizarea unor cârlige cu nadă care sunt prinse la o anumită distanță de-a lungul unei frânghii.
Pescuit cu traule	O metodă de pescuit prin care o plasă este remorcată de-a lungul apei, prinzând peștele aflat în calea acesteia.
Pescuit cu vârșe	Metodă de pescuit pentru capturarea crustaceelor – a crabilor și a homarilor – în vârșe sau coșuri cu momeală.
Pescuit la dandinetă	Metodă de pescuit prin utilizarea unor nade cu cârlige care se mișcă în sus și în jos pentru a atrage peștii.
Plasă de pescuit înconjurătoare	Un sistem de pescuit cu plasă care întinde circular o plasă în jurul unui banc de pești.
Plasă-pungă	O plasă circulară de mari dimensiuni care este întinsă în jurul unui banc de pești. Partea de jos a plasei poate fi strânsă pentru a forma o „pungă”, care previne scăparea peștelui.
Plase	Panouri de plasă din sfoară sau nailon, care sunt utilizate pentru a confecționa traule, setci sau plase de încurcare.
Prindere în obstacol	Acțiunea prin care uneltele de pescuit rămân prinse într-un obstacol pe fundul mării și opresc nava este cunoscută sub denumirea de „prindere în obstacol”.
Punere pe uscat	Acțiunea de eșuare.
Regulamente	Cerințele care sunt puse în aplicare în mod legal în statele membre ale Uniunii Europene.
Repararea echipamentului	Acțiune de reparare a uneltelor de pescuit defecte. (Adesea, în cazul pescuitului cu plasă – repararea plasei.)
Ridicarea plasei	Acțiune de ridicare a „sacului” (plasei) traulului în scopul de a goli captura de pește.
Risc	Reprezintă probabilitatea, ridicată sau scăzută, ca o persoană să fie vătămată în cazul unui accident.
Rolă tip „gurdie”	O rolă, uneori de formă pătrată sau hexagonală, care este utilizată pentru pescuitul la dandinetă, în special pentru pescuitul macroului.
Sabord de furtună	Deschizătură în pereții laterali ai unei nave pentru a permite scurgerea apei acumulate pe punte.
Stabilitate	Capacitate a navei de a reveni în poziție verticală în apă.
Șir	Termen atribuit unui număr de vârșe sau coșuri, inclusiv parâma de care sunt prinse acestea.
Tonaj net	O metodă volumetrică de stabilire a capacității de transport a unei nave.
Unelte încurcate	Un termen utilizat pentru a descrie uneltele de pescuit ale căror plase sau frânghii s-au încurcat și trebuie să fie, prin urmare, descurcate.
Velcro	O denumire comercială pentru două materiale identice, dintre care unul are o structură de tip buclă, iar celălalt o structură de tip cârlig, ceea ce permite prinderea unul de celălalt. Acestea sunt utilizate, în special, ca metode de prindere a vestelor de salvare.

Glosar de abrevieri

BIM	Bord Iascaigh Mhara sau Autoritatea Irlandeză pentru Protecția Pescuitului, Irlanda
CE	Comisia Europeană
dB	Decibel
EPIRB	Radiobaliză pentru indicarea poziției în caz de urgență
ER	Evaluarea riscurilor
FAO	Organizația Națiunilor Unite pentru Alimentație și Agricultură
IMP	Institut Maritime de Prévention, Franța
IMTM	Institutul de Medicină Maritimă și Tropicală, Universitatea de Medicină din Gdansk, Polonia
ISO	Organizația Internațională de Standardizare
M	metru (metri)
MAIB	Marine Accident Investigation Branch, Regatul Unit
MCA	Agenția pentru navigație maritimă și pază de coastă (Maritime and Coastguard Agency), Regatul Unit
OIM	Organizația Internațională a Muncii
PAFS	Poliester armat cu fibre de sticlă
PFD	Echipament individual de plutire
PPE	Echipament individual de protecție
QCATM	Questionnaire sur les Circonstances d'accidents du travail maritime (Chestionar privind circumstanțele accidentelor de muncă din domeniul maritim)
SART	Transponder de căutare și salvare
Seafish	Sea Fish Industry Authority, Regatul Unit
UE	Uniunea Europeană

Modulul I • Nava

1. RESPONSABILITĂȚILE PROPRIETARULUI
2. CE ARATĂ STATISTICILE?
3. PROMOVAREA UNEI CULTURI A SIGURANȚEI
4. EVALUAREA RISCURILOR
5. CUM PUTEȚI ASIGURA CARACTERUL ADECVAT AL NAVEI DUMNEAVOASTRĂ?
6. ABORDAREA SITUAȚIILOR DE URGENȚĂ
 - 6.1. PROCEDURI DE URGENȚĂ | OM LA APĂ
 - 6.2. PROCEDURI DE URGENȚĂ | INCENDIU
 - 6.3. PROCEDURI DE URGENȚĂ | SALVAREA CU ELICOPTERUL
 - 6.4. PROCEDURI DE URGENȚĂ | ABANDONAREA NAVEI
7. STABILITATEA, PERICOLUL ASCUNS!
8. ZONE GENERALE DE LUCRU
9. SERVICIUL DE CART
10. SPAȚII DE CAZARE/BUCĂTĂRIE
11. CAMERA MOTOARELOR
12. ÎMBOARCAREA ȘI DEBARCAREA
13. PLANIFICAREA CAMPANIEI DE PESCUIT
14. UNELTE PRINSE ÎNTR-UN OBSTACOL ȘI REPARAREA ACESTORA
15. LUCRĂRI DE ÎNTREȚINERE
16. OPERAȚIUNI DESFĂȘURATE LA ȚĂRM
17. OPERAȚIUNI DE DESCĂRCARE
18. OPERAȚIUNI DE LUCRU DESFĂȘURATE DE O SINGURĂ PERSOANĂ



**PESCUȚI ÎN
SIGURANȚĂ**

1. RESPONSABILITĂȚILE PROPRIETARULUI

FIȚI INFORMAT CU PRIVIRE LA REGULAMENTE

FIȚI RESPONSABIL PENTRU PROPRIA SĂNĂTATE ȘI SIGURANȚĂ

Regulamentele pot fi dificil de citit și de interpretat, însă comandantul navei (proprietarul navei sau operatorul) trebuie să fie informat cu privire la regulamentele pentru a căror respectare este responsabil. În multe cazuri, comandantul este proprietarul navei și este persoana responsabilă. Cu toate acestea, atunci când comandantul este angajat de proprietarul navei, proprietarul are responsabilitatea de a se asigura că nava este operată de comandant în condiții de siguranță. Atunci când comandantul (proprietarul de navă sau operatorul) nu este informat cu privire la regulamente și nu se conformează acestora, pot apărea consecințe grave.



PERICOLE ȘI CONSECINȚE



I-1. Trawler francez în port (Yann Davalo © Uniunea Europeană)

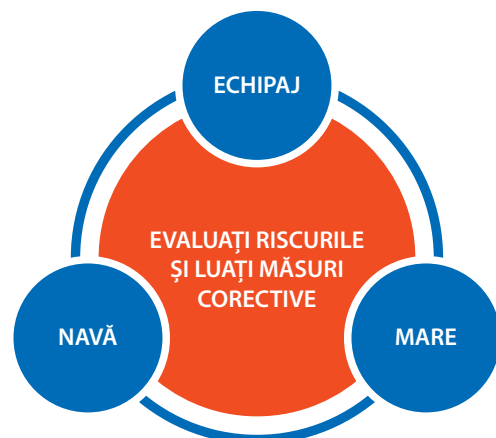
- Vor fi puse în pericol vieți omenești, dacă siguranța nu este luată în considerare în mod corespunzător și dacă nu se iau măsuri în acest sens.
- Condițiile maritime pot depăși capacitatea navei de a opera în siguranță.
- Factorul uman este cauza multor accidente și poate fi atribuit:
 - instruirii inadecvate;
 - lipsei experienței și a competențelor;
 - numărului prea redus de membri ai echipajului și stării de oboseală.

NB: Nerespectarea regulamentelor poate avea drept consecință urmărirea penală.



MĂSURI DE CONTROL

- Indiferent de cerințele obligatorii existente în temeiul regulamentelor aplicabile, ar trebui să adoptați întotdeauna o abordare proactivă și voluntară privind siguranța în ceea ce privește:
 - evaluarea riscurilor;
 - echipamentele individuale de plutire;
 - echipamentele individuale de protecție;
 - cerințele privind utilizarea echipamentului de lucru;
 - certificarea și inspecția echipamentului de ridicare;
 - cazarea, alimentația și apa potabilă de la bordul navei.
- Asigurați o instruire corespunzătoare a întregului echipaj, inclusiv cursuri de perfecționare în domeniile siguranței și manipulării manuale, precum și cursuri privind uneltele de pescuit și operarea mașinilor.
- Luați măsuri privind protecția sănătății și îngrijirea medicală, în special în cazul unor leziuni grave sau boli care pot fi cauzate de munca la bordul navei.



I-1. Ciclul de evaluare a riscurilor

2. CE ARATĂ STATISTICILE?



NU DEVENIȚI O STATISTICĂ!

CAUZELE MAJORITĂȚII DECESELOR

Aproape jumătate din decesele în industria pescuitului au fost cauzate chiar de navă. Imaginea de mai jos prezintă numărul deceselor în Portugalia.

I-2. Decese în rândul pescarilor, defalcate pe cauze, pe nave cu lungimea < 15 m, Portugalia, 2000-2010

Naufragiul navei		30
Căderea peste bord		8
Defecțiuni mecanice		5
Operarea vinciului		1
Altele		3
Total		47









Sursă: Mutua dos Pescadores, Portugalia, 2011.

NU DEVENIȚI O STATISTICĂ!

CAUZELE MAJORITĂȚII ACCIDENTELOR

Tabelul de mai jos prezintă situația din Regatul Unit și, după cum se poate observa, principala cauză a incidentelor de pe navele de pescuit de mici dimensiuni o reprezintă defecțiunile mecanice.

I-3. Cele mai frecvente incidente survenite pe nave cu lungimea < 15 m, defalcate pe cauze, Regatul Unit, 2008

Echipamente mecanice		108
Punere pe uscat		16
Inundații		13
Naufragiu		12
Coliziune		11
Incendiu		4
Răsturnare		2
Contact		1

Total

167

Sursă: MAIB.



NU DEVENIȚI O STATISTICĂ!

CELE MAI FRECVENTE VĂTĂMĂRI CORPORALE

În Franța, cele **patru** cauze principale pentru producerea vătămărilor corporale suferite de pescari cuprind căderile pe docuri, blocarea în echipamentul de pescuit, dureri de spate, leziuni la nivelul încheieturilor și tăieturi. A se vedea tabelul de mai jos.

I-4. Cauze și tipuri de vătămări corporale raportate, suferite de pescari pe nave cu lungimea < 15 m, Franța, 2005-2009

Cădere pe docuri		730
Blocare în echipamentul de pescuit		668
Dureri (spate/încheieturi)		635
Tăieturi		528
Nespecificate		328
Loviri cauzate de echipament		308
Ochi rănit de metale		105
Căderi peste bord		44
Arsuri		26
Asfixieri cu fum		14
Total		3 386

Sursă: Baza de date IMP/QCATM, 2010.

3. PROMOVAREA UNEI CULTURI A SIGURANȚEI

FIȚI PROACTIV

PRACTICILE SIGURE TREBUIE SĂ FACĂ PARTE DIN VIAȚA DE ZI CU ZI

Până în momentul în care sunt implicate persoane într-un accident, în special unul din care rezultă decesul, este dificil să se aprecieze efectul deplin asupra tuturor.

„Mi-am pierdut în mod tragic un membru al echipajului în timpul unei operațiuni de rutină de pescuit cu traule.

Un membru al echipajului și-a pierdut echilibrul în momentul în care s-a rupt o frânghie. A fost un șoc imens pentru mine, deoarece am crezut întotdeauna că o persoană ar putea supraviețui aproximativ 5-10 minute în apă în condiții maritime favorabile.

El nu a rămas în apă mai mult de 2-4 minute. Din nefericire, nu purta o vestă de salvare. În prezent, situația este diferită. Echipajul meu este obligat acum să folosească echipamente individuale de protecție, iar eu am semnat caietul de evaluare a riscurilor prin care declar că aceștia le utilizează. Suntem înclinați să credem că lucrurile cele mai rele se întâmplă în condițiile meteorologice cele mai nefavorabile, însă de această dată nu a fost așa.

Riscurile sunt prezente permanent, indiferent de condiții.”



PERICOLE ȘI CONSECINȚE

Un accident, în special unul soldat cu pierderi de vieți omenești, are efecte grave nu numai asupra dumneavoastră, ci și asupra altor persoane.

Vătămirile corporale pot conduce la incapacitatea de a lucra și, în mod evident, un deces are un impact devastator asupra familiei și prietenilor.

Se pot întâmpina dificultăți cu companiile de asigurări, care nu sunt dispuse să plătească asigurarea până când nu este recuperat corpul decedatului.

De asemenea, apar probleme financiare atunci când persoana decedată era principalul întreținător al familiei.

Chiar și colegii simt adesea efectele accidentului și poate fi dificil pentru aceștia să ducă în continuare o viață normală.



MĂSURI DE CONTROL

- Efectuați evaluări ale riscurilor, întrucât veți conștientiza atât riscurile, cât și măsurile de control care trebuie instituite pentru a preveni și a combate aceste riscuri.
- Înțelegeți faptul că bunele practici protejează sănătatea echipajului, precum și afacerea dumneavoastră.
- Nu permiteți ca eficiența pe punte să compromită lucrul în condiții de siguranță.
- Fiți conștient de existența oricăror ghiduri sau informații privind siguranța și utilizați aceste cunoștințe.
- Fiți conștient de orice cerință legislativă privind protecția sănătății și securitatea și puneți-le în aplicare.

FIȚI PREGĂTIT

GÂNDIȚI-VĂ LA PERICOLE ȘI PROTEJAȚI-VĂ ÎMPOTRIVA ACESTORA

Evaluarea riscurilor înseamnă să vă gândiți la posibilele pericole și să decideți ce puteți face în mod rezonabil pentru a le preveni și a vă proteja împotriva acestora.

Evaluarea riscurilor este necesară în toate spațiile de muncă și este responsabilitatea angajatorului dumneavoastră sau a proprietarului de navă să se asigure că spațiul de lucru este un mediu sigur și sănătos pentru toate persoanele implicate.

O navă de pescuit este un loc de muncă, iar operatorul navei trebuie să se asigure că acest loc de muncă este sigur și sănătos pentru echipaj și pentru celelalte persoane care se pot afla pe navă.

Este vorba aici și despre persoanele care trec de pe navă pe o altă navă ancorată lângă aceasta.

Pe o navă de pescuit există pericole evidente, precum căderea peste bord, scufundarea navei sau incendiul. Există posibilitatea de a aluneca, de a se împiedica sau de a cădea, situații care pot avea consecințe minore sau majore. Pot exista preocupări în materie de sănătate, cum ar fi leziuni la nivelul regiunii lombare, al brațelor sau al umerilor ca urmare a ridicării și cărării, vătămări prin întinderi repetate ca urmare a eviscerării și punerii momelii, pierderea auzului cauzată de nivelul ridicat de zgomot, precum și stres și oboseală care pot cauza presiune psihică și fizică.

În mod normal, pescarii sunt conștienți de aceste pericole, însă cel mai des aceștia le acceptă pur și simplu ca parte a procesului de pescuit.

Prin realizarea unei evaluări a riscurilor:

- vă veți desfășura operațiunile de pescuit într-o manieră mai sigură și mai sănătoasă;
- veți respecta dispozițiile legislative în vigoare;
- veți demonstra că ați luat toate măsurile necesare.

A se vedea modulul V pentru mai multe informații privind evaluarea riscului.



I-2. Gândiți-vă la navă (Beate Gminder © Uniunea Europeană)

5. CUM PUTEȚI ASIGURA CARACTERUL ADECVAT AL NAVEI DUMNEAVOASTRĂ?



PERICOLE ȘI CONSECINȚE

- Navele se deteriorează rapid dacă nu sunt bine întreținute. Este esențial să dispuneți de un program planificat de întreținere.



MĂSURI DE CONTROL

INTEGRITATEA ETANȘEIȚII

- Verificați ca puntea și coca să fie în stare bună și să nu existe posibile găuri cauzate de rugină, file de bordaj desprinse sau PAFS (poliester armat cu fibre de sticlă) deteriorat.
- Este necesar ca toate bocaporturile și ușile să poată fi închise etanș, iar orificiile de ventilație să fie dotate cu o închizătoare. Geamurile trebuie să nu lase să pătrundă apa.

STABILITATE ȘI SCHIMBĂRI STRUCTURALE

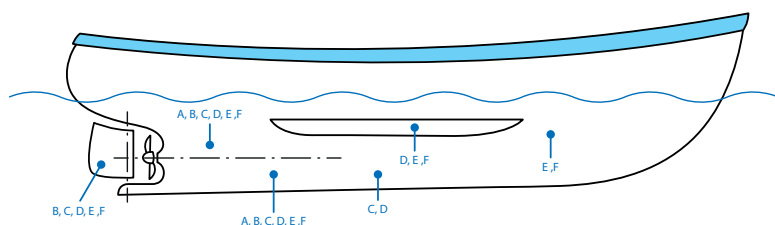
- De-a lungul anilor, navele de pescuit sunt adesea modificate pentru a putea utiliza o metodă diferită de pescuit sau sunt înlocuite elemente principale, cum ar fi motorul principal sau vinciul. O navă care a fost considerată inițial ca fiind stabilă s-ar putea să nu mai fie la fel de stabilă.
- Înlocuirea motorului cu unul de mare putere și cu greutate redusă nu va echilibra greutatea unui vinci mai puternic de pe punte în același mod în care motorul original, mai greu, echilibra vinciul de dimensiuni mai reduse. Multor nave li se adaugă un adăpost pe punte, o macara portal la pupa și, în unele cazuri, un tambur pentru plasă. Navele de pescuit încearcă să transporte mai multe unelte, depozitându-le în stive înalte la pupa navelor. Adăugarea pe navă a unor greutăți la o înălțime ridicată reduce în mod semnificativ nivelul stabilității, fiind necesară efectuarea unei verificări adecvate de către o persoană calificată.

PROTECȚIE ANODICĂ

Verificați starea anozilor pentru a vă asigura că axul elicei, elicea, arborele cârmei și valvele din bordaj sunt protejate.

Anozii trebuie să aibă un profil hidrodinamic și să fie prevăzuți cu sisteme de prindere sudate din oțel.

NB: Anozii de sacrificiu sunt fixați și în apropierea prizelor de apă de mare, dacă sunt fabricați din metale neferoase.



	Lungimea navei	Greutatea anozilor de zinc	Nr. total de anozii
A	6 m-12 m	8,6 kg	4
B	12 m-15 m	8,6 kg	6
C	15 m-18 m	13,1 kg	8
D	18 m-21 m	15,0 kg	10
E	21 m-24 m	15,0 kg	10
F	24 m-27 m	15,0 kg	10

I-5. Localizarea anozilor și numărul acestora (adaptat din FAO, Documentul tehnic nr. 239)



MĂSURI DE CONTROL

TRANSMISIA DE CÂRMĂ

Verificați ca aceasta să fie în stare bună de funcționare.

SABORDURILE DE FURTUNĂ

În cazul în care nava are punte, asigurați-vă că sabordurile de furtună nu sunt blocate de obstacole.

SISTEMELE DE POMPARE

Asigurați-vă că santina sau alte sisteme de pompare sunt eficiente și pompează apa din cocă.

PROPULSIA

Motorul principal, cutia de viteze, arborele port-elice, presetupa și elicea sunt în stare bună de funcționare?

A se vedea incidentul conex din modulul IV:

7. Motorul, inima navei dumneavoastră | Inundarea, răsturnarea și decesul.

SISTEMELE DE ALIMENTARE CU APĂ DE MARE

Scurgerile din sistemul de răcire cu apă de mare au scufundat multe nave, prin urmare, verificați ca supapele de admisie a apei de mare, legăturile din cocă, schimbătoarele de căldură, supapele de evacuare, pompele și conductele să fie în stare bună.

ALARMELE LA NIVELUL SANTINEI

Problemele legate de conexiunile electrice necorespunzătoare sunt adesea o cauză de defecțiune, însă o alarmă funcțională la nivelul santinei este esențială pe toate navele cu punte. Acestea trebuie verificate înaintea fiecărei curse.

COMPONENTE ELECTRICE

Verificați starea componentelor electrice și a bateriilor pentru a evita un incendiu! Bateriile trebuie să fie bine ventilate pentru a dispersa gazele explozive și nu trebuie să existe fum sau flăcări deschise în vecinătatea acestora. Verificați existența unor eventuale elemente slăbite sau unelte lăsate pe bateriile de acumulare, întrucât acestea pot cauza scurtcircuitate între terminale.

A se vedea incidentul conex în modulul IV:

13. Sistemul electric | Incendiu în sala motoarelor

NAVIGAȚIE

Este echipamentul de navigație al navei adecvat pentru zona dumneavoastră de operare? Prezintă acesta defecte? Există un echipament de rezervă în cazul unei defecțiuni?

COMUNICARE

Există un echipament de comunicare pe navă în stare bună de funcționare și este acesta adecvat pentru zona dumneavoastră de operare? Există un sistem de rezervă? Dispuneți de un sistem de raportare sau de indicare a poziției în caz de urgență, cum ar fi EPIRB?

OPERAȚIUNI DE LUCRU EFECTUATE DE O SINGURĂ PERSOANĂ

Este echipată nava astfel încât să ofere nivelul de siguranță cel mai înalt posibil? Existența unei corzi de salvare, a unei scări de salvare, a unei radiobalaze EPIRB etc.

A se vedea secțiunea 18. Operațiuni de lucru desfășurate de o singură persoană, în acest modul.

EFFECTUAȚI EXERCITII PENTRU SITUAȚII DE URGENȚĂ

ÎN MOMENTUL ÎN CARE APARE O SITUAȚIE DE URGENȚĂ, ESTE PEA TÂRZIU SĂ CITIȚI GHIDUL!

Într-o situație de urgență, este vital să știți ce aveți de făcut și să aveți la dispoziție echipamentul adecvat. Toate persoanele de la bordul navei trebuie să fi urmat cursuri de formare privind siguranța și este necesar să se efectueze exerciții periodice pentru situații de urgență, după caz.

Fiți pregătit pentru următoarele situații:

- **Om la apă:** Cel puțin 25 % din decesele produse în timpul pescuitului au loc atunci când o persoană cade, este doborâtă sau este aruncată accidental peste bord (MAIB).
- **Incendiu:** Este datoria dumneavoastră să îl stingeți.
- **Salvarea cu elicopterul:** Trebuie să știți ce trebuie să faceți și ce trebuie să nu faceți.
- **Abandonarea navei:** Aveți o plută de salvare și știți cum să o lansați, eventual să o redresați și să urcați la bordul acesteia?
- **Vătămări corporale grave:** Organizați cursuri de acordare a primului ajutor și fiți la curent cu procedura de solicitare a ajutorului medical prin stația radio.

A se vedea modulul VI pentru mai multe informații privind primul ajutor și trusa medicală de bază.

PURTAȚI ECHIPAMENTUL INDIVIDUAL DE PLUTIRE

OM LA APĂ

- Toate persoanele trebuie să poarte un echipament individual de plutire adecvat de minimum 150N atunci când lucrează pe punte.
- Luând în considerare situația de pe nava dumneavoastră, cum ați recupera o persoană din apă?
- De exemplu, utilizarea unei corzi de salvare pentru a ajunge la victimă și a unei curele de ridicare pentru a recupera persoana din apă.
- O scară de salvare sau o scară de frânghie aruncată peste bord, pentru a facilita ieșirea din apă, poate fi foarte folositoare. Pentru navele de pescuit pe care se află o singură persoană, scara trebuie să fie întotdeauna fixată la pupa sau trebuie să existe o curea de legătură atârnând peste bordul navei, care să permită desfășurarea scării de frânghie fixate de parapet.

STRIGĂ-PRIVEȘTE-INDICĂ-ARUNCĂ-ÎNTOARCE-CAUTĂ-RECUPEREAZĂ-TRATEAZĂ

- Lansați un semnal de alarmă verbal.
- Nu vă luați ochii de pe persoana căzută peste bord. Un membru al echipajului trebuie să fie observatorul, el trebuind să fie pregătit să se deplaseze de-a lungul navei pentru a păstra contactul vizual.
- Întoarceți nava spre partea în care a căzut victima, astfel încât elicea navei să nu fie în apropierea acesteia.
- Aruncați un colac de salvare, fiți pregătit să activați dispozitivele de salvare, notați poziția și lansați un apel MAYDAY către celelalte nave sau autorități de căutare și salvare (SAR).
- Întoarceți nava și efectuați căutări paralele. Luați în considerare cele mai rapide și mai sigure manevre de întoarcere (curba lui Williamson sau o manevră asemănătoare).
- Recuperarea va depinde de condițiile maritime și de capacitatea persoanei de a se implica în procesul de recuperare.
- Persoanele care sunt implicate în procesul de recuperare sunt obligate să poarte un echipament individual de plutire și un ham de siguranță. Utilizați o frânghie cu buclă și un vinci tip „power block” sau un echipament de remorcare pentru a scoate victima din apă.
- Mențineți victima în poziție orizontală cât mai mult posibil, astfel încât să evitați pe cât mai mult posibil efectul presiunii hidrostatice.
- Aveți pregătite o trusă medicală și o pătură termică pentru a trata victima. Fiți pregătit să apelați paza de coastă pentru ajutor și stabiliți o strategie pentru evacuarea medicală, fie cu o navă, fie cu un elicopter.

VERIFICAȚI CA ECHIPAMENTUL SĂ FIE ÎN STARE DE FUNCȚIONARE ȘI PREGĂTIT

INCENDIU

Echipamentul de stingere a incendiilor prevăzut de legislație este, în general, destul de elementar pe navele de mici dimensiuni. Luați în considerare posibilele situații de incendiu, structura și planul navei dumneavoastră și stabiliți dacă ar fi necesar un echipament suplimentar.



PERICOLE ȘI CONSECINȚE

- Scântei generate de întrerupătoare electrice, motoare, unelte și conductoare.
- Scurgeri de combustibil pe suprafețe fierbinți.
- Scântei generate de operațiuni de șlefuire și sudare.
- Aparare de gătit, generatoare, țigări, chibrituri și brichete.

MATERIALE INFLAMABILE	CEL MAI BUN STINGĂTOR
Material textil/hârtie/lemn	Apă
Lichide inflamabile	Spumă
Fire electrice	CO ₂
Majoritatea tipurilor de incendii	Pulbere (*)

(*) Stingătoare profesionale disponibile pentru incendiile care implică metale și anumite lichide.

CE TREBUIE SĂ CUNOASCĂ ECHIPAJUL

- Locul în care este păstrat echipamentul de stingere a incendiului la bordul navei.
- Momentul și modul de utilizare a tuturor echipamentelor de stingere a incendiului.
- Efectele pe care apa utilizată pentru stingerea incendiilor le are asupra stabilității navei.
- Atribuțiile fiecăruia în stingerea incendiului la bordul navei.

Este necesară efectuarea unor exerciții practice pentru a garanta informarea întregului echipaj.

Îndepărtarea unui element va stinge incendiul



I-6. Triunghiul focului

CE TREBUIE FĂCUT ÎN CAZ DE INCENDIU

- Strigați FOC și dați alarma.
- Comandantul trebuie să ia în considerare lansarea unui apel Mayday.
- Încercați să stingeți incendiul prin utilizarea unui stingător.
- Închideți toate orificiile de ventilație.
- Dacă nu reușiți, ieșiți și închideți compartimentul. Dacă este posibil, închideți toate sursele de energie și de combustibil care alimentează compartimentul.
- Protejați pluta de salvare de sursele de foc și plasați vestele de salvare într-un loc unde sunt în siguranță și accesibile.
- Utilizați apa cu măsură, pentru a evita crearea unei probleme de stabilitate (efectul de suprafață liberă).
- Pregătiți-vă să abandonați nava.

MATERIALE CARE ÎNTREȚIN ȘI AMPLIFICĂ FOCUL

- Motorină, benzină și uleiuri lubrifiante.
- Ulei hidraulic.
- Butelii cu gaz GPL utilizate la gătit.
- Substanțe chimice de curățare, vopsele și diluanți.
- Cârpe îmbibate în combustibil sau substanțe chimice.

ASIGURAȚI-VĂ CĂ ȘTIȚI CE AVEȚI DE FĂCUT

ATUNCI CÂND ARE LOC O SITUAȚIE DE URGENȚĂ, ESTE PEA TÂRZIU SĂ CITIȚI GHIDUL!

Asigurați-vă că toate persoanele de la bordul navei cunosc procedurile, că știu ce informații să ofere și cum să acționeze atunci când sunt implicate într-o operațiune de salvare cu elicopterul.

INFORMAȚII OFERITE ELICOPTERULUI DE SALVARE

- Poziția, numele și numărul de înregistrare al navei dumneavoastră.
- Viteza și direcția navei și prognoza meteorologică pentru zona în care vă aflați.
- Natura pericolului.
- Echipamentul pentru situații de pericol (radio, torțe de mână).

PE DURATA OPERAȚIUNII DE SALVARE

- Ascultați și urmați instrucțiunile pilotului.
- Viteza navei nu trebuie să depășească 5-10 noduri.
- Trageți plasele și eliberați puntea în cazul în care aveți destul timp la dispoziție.
- Desemnați membri ai echipajului care să manipuleze cablul de ridicare.
- Nu atingeți cablul până când acesta nu face contact cu apa (el este încărcat cu electricitate statică).
- Nu legați cablul de navă.



ELABORAREA UNUI PLAN DE URGENȚĂ

Dacă nu dispuneți de o plută de salvare conform regulamentelor, luați în considerare achiziționarea sau închirierea uneia și, de asemenea, luați în considerare dotarea navei cu o radiobaliză de localizare a poziției în caz de urgență (EPIRB).



MĂSURI DE CONTROL

- Comandantul trebuie să dea ordinul de abandonare a navei atunci când este clar faptul că sunt puse în pericol vieți omenești (de exemplu, în caz de incendiu sau de inundație).
- Dacă aveți destul timp la dispoziție, trimiteți un mesaj Mayday, adunați îmbrăcăminte și păături termice.
- Activați radiobaliza EPIRB și legați-o de plută sau de o persoană.
- Adunați torțele de semnalizare, stațiile radio portabile și lansați pluta de salvare.

NU SUPRAÎNCĂRCAȚI NAVA!

O NAVĂ CARE ÎNIȚIAL ERA STABILĂ POATE DEVENI INSTABILĂ

Stabilitatea navei de pescuit se schimbă constant de-a lungul cursei ca urmare a schimbărilor meteorologice, încărcăturii navei și operațiunilor de pescuit.

Stabilitatea este dificil de evaluat și trebuie să fie evaluată de un expert calificat.

În mod ideal, atunci când nava a fost comandată, au fost efectuate calcule complete privind stabilitatea și a fost elaborat un manual privind stabilitatea navei, care oferă informații privind limitele navei în diverse condiții de încărcare. În cazul navelor de mici dimensiuni, acest lucru este însă puțin probabil, dar proiectantul va fi calculat nivelul de stabilitate al cocii pentru a garanta faptul că nava îndeplinește cerințele urmărite.

PERICOLE ȘI CONSECINȚE

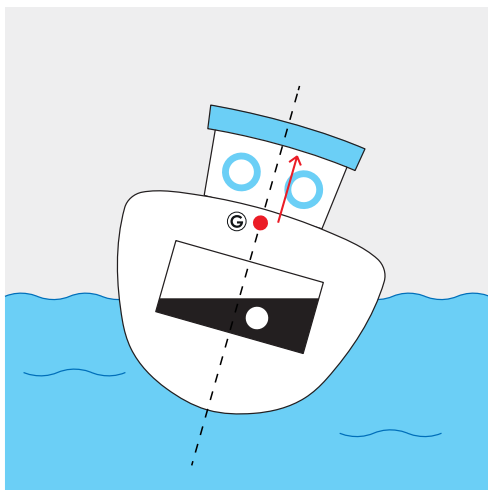
Dacă ați intervenit asupra navei dumneavoastră, de exemplu efectuând modificări sau adăugând echipamente sau dacă aveți orice fel de preocupări cu privire la nava dumneavoastră, ar trebui să solicitați consiliere din partea unei persoane calificate. De asemenea, gândiți-vă dacă este necesar să informați autoritatea maritimă relevantă și compania dumneavoastră de asigurări.

MĂSURI DE CONTROL

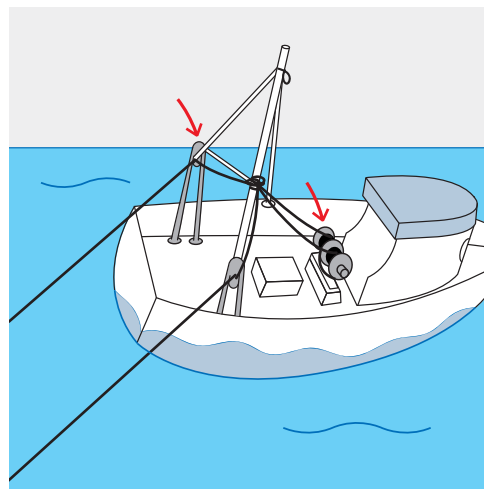
Având în vedere că nava dumneavoastră a operat în siguranță până în prezent, puteți continua să exploatați nava în condiții de siguranță dacă luați în considerare următoarele aspecte:

- Fiți foarte atent la încărcătura pe care o amplasați pe navă, nu o supraîncărcați.
- Depozitați echipamentul sub punte ori de câte ori este posibil, întrucât o greutate deasupra punții reduce stabilitatea.
- Fiți atent la bordul liber (înălțimea de la nivelul apei la nivelul punții). Acesta scade pe măsură ce greutatea încărcăturii crește. Verificați regulat bordul liber, ca modalitate de a conștientiza schimbările privind încărcătura navei. Bordul liber scăzut determină imersiunea marginii bordului în timpul ruliului navei, iar acest lucru reduce în mod dramatic nivelul de flotabilitate asigurată de cocă. De asemenea, bordul liber scăzut poate determina inundarea spațiilor de sub punte atunci când nava se înclină atât de mult încât apa poate pătrunde prin bocaporturi, uși sau orificii de ventilare.
- Distribuți în mod egal încărcătura navei, întrucât amplasarea acesteia lângă prora sau pupa va reduce, de asemenea, flotabilitatea asigurată de cocă.
- Asigurați-vă că alarma la nivelul santinei funcționează, astfel încât să fiți avertizat imediat în cazul în care apa pătrunde în mod excesiv în cocă. Efectul de suprafață liberă al apei va reduce stabilitatea.
- Păstrați puntea liberă pe cât posibil și asigurați-vă că sabordurile de furtună nu sunt niciodată blocate.
- Peștele de pe punte trebuie pus imediat în lăzi și depozitat sub punte. Peștele aflat pe punte poate aluneca dintr-o parte în cealaltă, destabilizând astfel nava.
- Evitați operarea navei atunci când aceasta este subîncărcată, având combustibil puțin sau încărcătură redusă la bord.
- Aveți mare grijă atunci când efectuați operațiuni de ridicare, întrucât greutatea încărcăturii va acționa din vârful macaralei și va conduce la înclinarea navei.
- Atunci când uneltele rămân prinse într-un obstacol de pe fundul mării, aveți mare grijă și pregătiți-vă să balizați uneltele astfel încât să le puteți recupera în condiții favorabile și să nu supuneți nava unui risc.
- Nu adăugați sau înlăturați balast fără a solicita consultanță de specialitate.

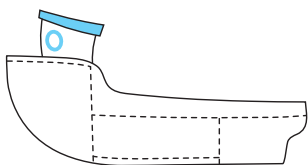
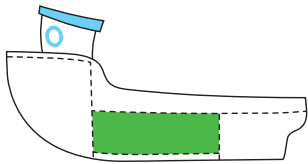
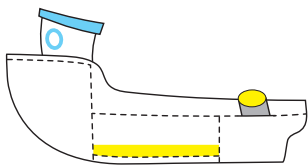
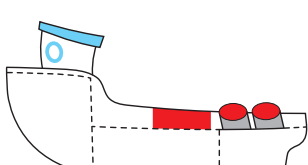
A se vedea incidentul conex în modulul IV: 12. Verificarea stabilității | Inundare, răsturnare și decese.



I-7. Efectul de suprafață liberă într-un bazin (adaptat din FAO, Documentul tehnic nr. 517)



I-8. Încărcătură care înclină nava din parâme (adaptat din FAO, Documentul tehnic nr. 517)

NOTĂ PRIVIND STABILITATEA				
	AMPLASAREA ECHIPAMENTULUI ȘI A CAPTURII	STABILITATE		
		Acceptabil	La limită	Pericol de răsturnare
	<ul style="list-style-type: none"> Cală de pește goală 			
	<ul style="list-style-type: none"> Captură în cala de pește 			
	<ul style="list-style-type: none"> Cală parțial încărcată Unelte pe punte 			
	<ul style="list-style-type: none"> Captură semnificativă pe punte Unelte pe punte Cală de pește goală 			

I-9. Notă privind stabilitatea (adaptat din FAO, Documentul tehnic nr. 517)

MĂSURI SIMPLE PENTRU MENȚINEREA STABILITĂȚII:

- Închideți ușile și bocaporturile.
- Asigurați-vă că orificiile de scurgere a apei și sabordurile de furtună sunt deschise și că nu există obstacole în calea acestora pentru a permite apei să se scurgă rapid de pe punte.
- Fixați captura și uneltele pentru a evita deplasarea acestora;
- Mutați uneltele și captura de pe punte în cala de depozitare a capturii.
- Evitați valurile din pupa.
- Evitați mișcarea de bandare atunci când ridicați uneltele.

PUNEȚI LUCRURILE LA LOCUL LOR

PĂSTRAȚI NAVA ORDONATĂ ȘI SIGURĂ – PUNEȚI LUCRURILE LA LOCUL LOR

Trebuie să fie posibilă deplasarea cu ușurință în zonele de lucru ale navei fără a exista riscul alunecărilor, împiedicărilor și căderilor. Pentru un mediu de lucru sigur, toate lucrurile trebuie puse în ordine pentru a lăsa libere coridoarele și zonele de lucru.

! PERICOLE ȘI CONSECINȚE

- Împiedicarea de obstacole
- Alunecare pe gheață, pește sau scurgeri de ulei
- Deschideri neprotejate
- Lipsa balustradelor
- Iluminatul deficitar
- Obstacole la nivelul capului



I-3. Punte dezordonată (Beate Gminder © Uniunea Europeană)

✓ MĂSURI DE CONTROL

- Nu lăsați uneltele de pescuit de rezervă pe punte, acestea pot cauza împiedicări și căzături.
- Aplicați un strat de soluție antialunecare pe punte, utilizați o alee înălțată de scânduri cu fante (grătare de lemn) în zonele în care se află intestine de pește și gheață. Utilizați covoare de cauciuc acolo unde este cazul. Curățați și reparați orice scurgere de ulei.
- Mențineți gurile de magazie închise atunci când nu sunt utilizate.
- Instalați balustrade în locurile unde acestea sunt necesare sau unde vor fi folosite.
- Asigurați-vă că iluminatul este suficient pentru a putea vedea toate pericolele.
- Marcați clar orice obstacol situat la o înălțime joasă și căptușiți marginile ascuțite.
- Păstrați accesul liber la echipamentul de siguranță și dispozitivele de control.
- Asigurați-vă că sabordurile de furtună și ieșirile de urgență nu sunt blocate.



I-4. Punte ordonată (Beate Gminder © Uniunea Europeană)



FIȚI ATENT

ASIGURAȚI UN SERVICIU DE CART EFICIENT... SAU VEȚI PLĂȚI PREȚUL

Asigurați-vă că nava este manevrată în condiții de siguranță atât pentru întregul echipaj de pe navă, cât și pentru celelalte nave.



PERICOLE ȘI CONSECINȚE

- Ofițerul de cart nu este competent.
- Starea de veghe nu este menținută corespunzător atunci când comandantul lucrează pe punte.
- Ofițerul de cart adoarme în timpul serviciului.
- Ofițerul de cart nu este atent.



MĂSURI DE CONTROL

- Asigurați-vă că orice persoană care răspunde de navă are experiența și cunoștințele necesare pentru a fi capabil să soluționeze toate posibilele situații.
- În cazul în care comandantul lucrează pe punte, acesta trebuie să ia măsuri pentru operarea navei și menținerea stării de veghe.
- Orice persoană care răspunde de navă trebuie să beneficieze de odihnă suficientă. Un sistem de alarmă și supraveghere reprezintă o măsură de siguranță adecvată pentru a se asigura că ofițerul de cart nu adoarme.
- Dispozitivele de divertisment precum televizoarele și ecranele video nu trebuie să fie vizibile din poziția de control a navei.
- Băuturile trebuie preparate înainte de începerea serviciului. Nu părăsiți niciodată timoneria pentru a vă prepara o băutură.

A se vedea incidentul conex din modulul IV: 5. Odihnă insuficientă | Eșuare.



PĂSTRAȚI-LE CURATE

UN MEDIU SIGUR ȘI SĂNĂTOS ESTE MINIMUMUL LA CARE AR TREBUI SĂ VĂ AȘTEPTAȚI

Asigurați-vă că spațiile de cazare, bucătăria și toate facilitățile sunt adecvate pe durata ieșirii în larg.



PERICOLE ȘI CONSECINȚE

- Sisteme de căldură și de ventilație defecte, care afectează sănătatea membrilor echipajului.
- Facilități pentru gătit/spălat inadecvate, care conduc la suportarea unor condiții neigienice de către echipaj.
- Măsurile de combatere a incendiului nu sunt suficiente.
- Buteliile de gaz sunt depozitate și utilizate incorect.
- Niveluri excesive de zgomot.
- Căile de evacuare nu sunt stabilite sau utilizabile.



MĂSURI DE CONTROL

- Spațiile de cazare de pe navă trebuie să aibă o temperatură ambientală confortabilă și o ventilație adecvată pentru a garanta că nu există un mediu umed și nesănătos.
- Facilitățile pentru gătit și spălat trebuie să fie adecvate pe durata campaniei de pescuit și să fie în stare bună de funcționare și curate.
- Trebuie să fie instalate detectoare de fum și trebuie să existe un acces ușor la stingătoare de incendiu adecvate.
- O pătură de stingere a focului trebuie pusă la dispoziție lângă mașina de gătit.
- Buteliile cu gaz trebuie depozitate în afara spațiilor de cazare, într-un spațiu bine ventilat.
- În bucătărie trebuie să fie instalat un detector de gaz care trebuie să fie testat periodic.
- Zgomotul excesiv trebuie redus prin instalarea unei izolații fonice.
- Asigurați-vă că există o cale de evacuare din spațiile de cazare și asigurați-vă că aceasta este întotdeauna liberă și că există marcaje adecvate, iar toți membrii echipajului o pot utiliza.

REALIZAȚI O ÎNTREȚINERE CORESPUNZĂTOARE

NU IGNORAȚI MOTORUL

Întreținerea eficientă este esențială pentru a asigura fiabilitatea. În condiții nefavorabile, este absolut necesar ca motorul și mașinile conexe să fie pe deplin fiabile.

Camera motoarelor trebuie să fie un spațiu care să permită deplasarea în condiții de siguranță, întrucât s-ar putea să fie necesar să lucrați la motor în largul mării.



PERICOLE ȘI CONSECINȚE

- defectarea motorului/mașinilor
- pericol de căderi sau vătămări
- muncă solitară
- iluminat insuficient
- transmisii prin curea
- suprafețe fierbinți
- murdărie
- foc/explozii
- baterii neventilate
- inundații cauzate de conducte, pompe și valve defecte.



MĂSURI DE CONTROL

- Aplicați măsuri preventive de întreținere, inclusiv schimbarea periodică a uleiului și a filtrelor.
- Verificați toate transmisiile prin curea.
- Asigurați-vă că sunt montate balustrade sau mânere în locurile unde acestea sunt necesare și că toate podelele sunt în stare bună, pentru a permite deplasarea sigură și efectuarea lucrărilor la motor.
- În cazul în care lucrați singur în camera motoarelor, informați o persoană cu privire la timpul de lucru preconizat.
- Asigurați-vă că iluminatul este suficient și că este poziționat acolo unde este necesar pentru a permite întreținerea motorului.
- Asigurați-vă că toate transmisiile prin curea sunt prevăzute cu apărători corespunzătoare, inclusiv cele de sub scândurile podelelor, întrucât, după ridicarea scândurilor podelei pentru acces, este necesară protecția împotriva curelelor de transmisie.
- Montați o apărătoare pe orice suprafață fierbinte de care vă puteți atinge accidental.
- Asigurați o bună ventilație pentru a dispersa căldura și fumul.
- Păstrați curat motorul și mașinile conexe, astfel încât să puteți vedea scurgerile de apă, de combustibil sau de ulei înainte ca acestea să devină o problemă și mai mare.
- Examinați sistemul de stingere a incendiului: este acesta adecvat și, în cazul în care este instalat un sistem fix, sunt toate persoanele informate cu privire la pericolele reprezentate de gazul inert?
- Asigurați-vă că bateriile sunt ventilate către exterior și asigurați-vă că nu există unelte care, în contact cu bateria, ar putea cauza un scurtcircuit, provocând astfel un incendiu sau o explozie.
- Verificați starea sistemelor de admisie a apei de mare, instalați o alarmă la nivelul santinei și verificați periodic funcționarea acesteia.
- Verificați ca supapele de admisie a apei de mare să poată fi închise ușor, inclusiv sub apă.

EFFECTUAȚI-LE ÎN SIGURANȚĂ

APROXIMATIV 20 % DIN ACCIDENTELE ÎN CARE AU FOST IMPLICAȚI PESCARII AU LOC ÎN PORT, PE TIMPUL ÎMBARCĂRII SAU AL DEBARCĂRII

Alcoolul este considerat un posibil factor în multe cazuri, însă dispozițiile privind îmbarcarea la bordul navelor de mici dimensiuni sunt adesea periculoase.

PERICOLE ȘI CONSECINȚE

- coborârea scării
- obstacolele prezente pe chei și pe nave
- iluminatul insuficient
- deschiderile neprotejate
- accesul pe alte nave
- îmbarcarea de pe o șalupă



I-5. Acces adecvat de pe ponton (Amélie Knapp © Uniunea Europeană)

MĂSURI DE CONTROL

- Nu consumați alcool sau droguri înainte de a vă îmbarca pe navă.
- Încercați întotdeauna să vă îmbarcați atunci când sunt prezente alte persoane în zonă.
- Scările din porturi sunt responsabilitatea autorității portuare, iar dacă scările nu sunt în stare bună (de exemplu, cu mânere în partea de sus), plângerile trebuie adresate autorității în cauză.
- Evitați utilizarea scărilor aflate într-o stare precară.
- Obstacole precum plasele, frânghiile, cablurile, lăzile, panourile traulelor, deșeurile etc., aflate atât pe chei, cât și pe navă, pot cauza împiedicări și căzături. Îndepărtați orice obstacol inutil de pe nava dumneavoastră și cooperați cu autoritatea portuară pentru a păstra curate zonele din jurul scărilor.
- Iluminatul din port poate fi insuficient sau inexistent. Trebuie adresate plângeri în atenția autorității portuare pentru îmbunătățirea condițiilor de iluminare, însă, între timp, este necesară utilizarea unei torțe pentru a vă asigura că vedeți pericolele.
- Gurile de magazie trebuie supravegheate, întrucât o persoană se poate împiedica și cădea. În mod similar, deschiderile temporare trebuie supravegheate, de exemplu atunci când se desfășoară lucrări de întreținere.
- Accesul pe nave: Este normal ca navele să acosteze una lângă cealaltă și să fie necesar ca membrii echipajului, deparatorii și alte persoane să poată trece de pe o navă pe cealaltă în condiții de siguranță. Asigurați-vă că trecerea pe nava dumneavoastră se poate realiza în siguranță; puntea nu este alunecoasă, mânerurile sunt montate și securizate și nu există obstacole.
- Atunci când vă îmbarcați de pe o șalupă, aceasta își poate pierde ușor stabilitatea, în special în cazul în care este încărcată cu lăzi și echipamente pentru o campanie de pescuit.
- Toate persoanele trebuie să poarte echipamente de plutire adecvate, iar șalupa nu trebuie să fie supraîncărcată.
- Șalupa trebuie să fie prevăzută cu vâsle/rame în cazul defectării motorului pentru a evita intrarea în coliziune cu o altă navă pe întineric.

ASIGURAȚI-VĂ

DACĂ NU REUȘIȚI SĂ VĂ PREGĂTIȚI, PREGĂTIȚI-VĂ SĂ NU REUȘIȚI!

Planificarea corespunzătoare, pregătirea și verificările înainte de campania de pescuit vor asigura faptul că puteți pescui cu toată încrederea cu nava dumneavoastră.



PERICOLE ȘI CONSECINȚE

- defecțiuni ale mașinilor
- unelte sau piese de schimb lipsă
- inundarea și pierderea navei
- echipament de siguranță ineficient
- echipaj neinformați cu privire la procedurile de siguranță
- condiții meteorologice extrem de nefavorabile
- imposibilitatea de a comunica prin radio
- echipaj incompetent sau nepregătit



MĂSURI DE CONTROL

Pregătiți-vă o listă de verificare pentru nava dumneavoastră, cu toate elementele pe care le considerați importante, însă asigurați-vă că includeți următoarele:

- **Motor:** combustibil, ulei, apă proaspătă.
 - Verificați orice scurgere sau semn care ar putea sugera apariția unei probleme.
 - Verificați alarmele de motor.
- **Alarmer la nivelul santinei:**
 - Verificați dacă funcționează.
- **Sistemele de admisie a apei de mare:**
 - Verificați existența unor indicii de probleme. Poate fi închisă cu ușurință priza de admisie a apei de mare?
 - Sunt pompele în stare bună de funcționare?
 - Verificați ca puțurile de aspirație să fie libere.
- **Sistemele hidraulice:**
 - Verificați existența unor scurgeri – însă nu utilizați mâinile, întrucât fluidul hidraulic poate pătrunde în țesut și pot apărea consecințe grave – și verificați nivelul rezervorului.
 - Dispuneți de o rezervă de ulei?
- **Starea navei:**
 - Sunt toate echipamentele depozitate corect, sunt închise gurile de magazie și sunt libere sabordurile de furtună?
- **Echipamentul de protecție:**
 - Vestele de salvare sunt ușor accesibile; pluta de salvare, cu dispozitivul de lansare hidrostatică montat corect, este pregătită.
 - Sunt instituite și sunt corecte toate măsurile privind incendiul?
 - Toți membrii echipajului sunt informați cu privire la procedurile de siguranță.
 - Funcționează sistemele de navigație și este disponibilă o rezervă?
- **Condițiile meteorologice:**
 - Verificați prognoza meteorologică pentru durata călătoriei planificate.
 - Informați persoanele aflate la țărm despre zonele în care intenționați să pescuiți, precum și data și ora la care anticipați că vă veți întoarce în port.
 - Furnizați datele de contact ale tuturor persoanelor de la bordul navei.
- **Verificarea comunicațiilor:**
 - Testați funcționalitatea radioului contactând autoritatea portuară sau o altă navă.

**AVEȚI GRIJĂ****GÂNDIȚI ÎNAINTE SĂ ACȚIONAȚI, PUTEȚI ÎNLOCUI UN ECHIPAMENT, ÎNSĂ NU O VIAȚĂ**

În cazul apariției unei probleme și a încurcării echipamentului, pescarii doresc să rezolve rapid această problemă și probabil nu se gândesc la posibilele consecințe atunci când se întind peste copastie sau stau pe traul pentru a repara plasa.

**PERICOLE ȘI CONSECINȚE**

- Căderi peste bord.
- Căderi de la înălțime.
- Tragere peste bord de către echipamentul care se desprinde de pe dispozitivul de ridicare și cade înapoi în apă.
- Loviri cauzate de echipamente care se balansează, se rostogolesc sau alunecă.
- Echipaj vătămat ca urmare a faptului că membrii nu au purtat mănuși corespunzătoare, ochelari de protecție, echipament de protecție a capului etc.
- Răsturnarea navei.

**MĂSURI DE CONTROL**

- În primul rând, evaluați situația și luați o decizie cu privire la cea mai bună metodă de a soluționa problema. Comunicați intenția dumneavoastră tuturor persoanelor implicate.
- Utilizați centuri de siguranță în cazul în care vă aplecați peste bord pentru a ajunge la echipament sau dacă aveți de gând să urcați de pe punte.
- Asigurați-vă că echipamentul nu se desprinde de pe dispozitivul de ridicare și cade înapoi în apă înainte de utilizare.
- Asigurați-vă că obiectele nu se pot balansa, rostogoli sau aluneca, cauzând vătămarea vreunei persoane.
- Aveți la dispoziție o trusă de unelte care să conțină echipamentul și uneltele potrivite pentru reparațiile preconizate.
- Asigurați-vă că este disponibil echipamentul de siguranță corespunzător pentru uneltele necesare și că acesta este utilizat.



I-6. Efectuați reparațiile într-un spațiu sigur (Dominique Levieil © Uniunea Europeană)


UTILIZAȚI ECHIPAMENTUL INDIVIDUAL DE PROTECȚIE
EFFECTUAȚI LUCRĂRILE ÎN CONDIȚII DE SIGURANȚĂ!

Majoritatea pescarilor vor încerca pe cât mai mult posibil să efectueze singuri lucrările de întreținere, pentru a menține costurile scăzute. Reducerea lucrărilor de întreținere pentru a diminua costurile nu va compensa niciodată costurile personale și financiare în cazul în care o persoană este rănită; este esențial ca întreținerea eficientă să fie realizată în întregime pentru a menține nava sigură și operațională.


PERICOLE ȘI CONSECINȚE

- Toate riscurile asociate așchierii, șlefuirii sau curățării cu o perie de sârmă și alte lucrări asemănătoare
- Pericolele utilizării instrumentelor electrice într-un mediu marin
- Pericole de căderi
- Substanțe chimice utilizate pentru curățare și tratamente
- Vaporii
- Spații închise
- Operațiuni de ridicare


MĂSURI DE CONTROL

- Echipamentul individual de protecție trebuie purtat în cazul în care există pericolul de a cădea peste bord.
- Mănuși pentru protecția mâinilor, ochelari de protecție pentru ochi și măști adecvate pentru praf.
- Încălțăminte de protecție trebuie utilizată pentru protejarea degetelor, iar căștile de protecție sunt utilizate în cazul în care există pericolul căderii unor obiecte de sus sau al lovirii cu capul de obstacole.
- Uneltele electronice trebuie utilizate doar în cazul în care acestea se află în stare sigură, cu controale eficiente, apărători și alte măsuri de siguranță instituite corespunzător. Întrerupătoarele de circuite pentru siguranță trebuie utilizate pentru a oferi protecție, iar cablurile de extensie trebuie să fie în stare bună.
- În cazul în care lucrați la înălțime sau pe o parte laterală a bordului, trebuie purtată o centură de siguranță.
- Citiți cu atenție și urmați toate măsurile de siguranță furnizate odată cu substanțele chimice sau celelalte materiale. Aceste informații sunt oferite pe eticheta produsului și pe fișa cu date de securitate care trebuie furnizată împreună cu toate substanțele chimice.
- Fiți conștient de pericolul reprezentat de vaporii eliberați de vopsele și adezivi. Asigurați o bună ventilație și utilizați măști adecvate contra gazelor.
- Luați măsuri pentru prevenirea incendiului atunci când sudați sau au loc operațiuni de ardere.
- Fiți conștient de pericolele reprezentate de spațiile închise. Inclusiv vopsitul unui spațiu de cazare poate conduce la o atmosferă nocivă. Asigurați o bună ventilație și utilizați măști adecvate contra gazelor. După vopsire, așteptați un anumit timp pentru o ventilație completă a vaporilor înainte de a permite accesul liber. Nu intrați în spațiile în care a fost depozitat combustibil sau ulei până când nu s-a verificat dacă nu există gaz explozibil și că atmosfera este sigură. Nu intrați în spațiile care au fost sigilate fără a verifica mai întâi dacă acestea sunt sigure.
- Evaluați greutatea obiectelor ridicate și utilizați sapane corespunzătoare și autorizate.
- Asigurați-vă că structura navei este destul de solidă înainte de a atașa echipamentul de ridicare de aceasta.

A se vedea modulul VI: 4. Echipamentul de muncă.

EVITAȚI CONDIȚIILE METEOROLOGICE SEVERE

LUAȚI ÎN CONSIDERARE CONDIȚIILE ATMOSFERICE

Desfășurarea operațiunilor la țărm poate fi periculoasă în mod special, deoarece condițiile meteorologice se pot schimba, iar atunci când vă întoarceți poate fi dificil să aduceți nava în siguranță la mal. Intrarea în apă pentru a cupla nava la un vinci sau tractor necesită o îmbrăcăminte adecvată și purtarea unui dispozitiv individual de plutire.



PERICOLE ȘI CONSECINȚE

- Udare și senzație de frig.
- Pericolul de a fi doborât de navă.
- Î nec.
- Nava cade între valuri și apoi se răstoarnă.
- Leziuni cauzate de transportul manual al obiectelor pe și de pe navă.



I-7. Operațiuni desfășurate la țărm (DG MARE © Uniunea Europeană)



MĂSURI DE CONTROL

- Purtați pantaloni de pescuit înalți și strânși pe corp și îmbrăcăminte adecvată.
- În condiții cu temperaturi scăzute, un echipament termic flotant poate fi potrivit.
- Purtați un echipament individual de plutire.
- În condiții meteorologice nefavorabile, utilizați un cordon de siguranță al cărui capăt este fixat de o persoană aflată la țărm.
- Aveți un lanț sau frânghie de o anumită lungime care poate fi prins(ă) de parâma vinciului pentru a evita să stați direct sub prova navei.
- Verificați prognozele meteorologice înainte să navigați și păstrați contactul radio pentru a fi informat cu privire la condițiile meteorologice locale.
- În cazul în care este posibil, aveți un loc alternativ unde să acostați nava sau să vă adăpostiți.
- Aveți suficient combustibil pentru a putea ajunge la locul de debarcare alternativ.
- Luați în considerare măsurile pentru transportarea echipamentelor și a peștelui pe și de pe navă.



I-8. Tractoare utilizate pentru lansarea navei (Jonas Zetterberg © Uniunea Europeană)

NU VĂ LĂSAȚI DISTRAS

FIȚI ATENT, NU VĂ LĂSAȚI DISTRAS

Descărcarea capturii este o operațiune foarte repetitivă, cu posibile distrageri ale atenției din partea persoanelor aflate pe chei, ceea ce vă poate face să vă pierdeți concentrarea și să suferiți un accident.

PERICOLE ȘI CONSECINȚE

- Echipamentul de descărcare nu este în stare bună de funcționare și suficient de puternic pentru ridicarea încărcăturii.
- Tamburul vinciului este utilizat pentru ridicare.
- Operatorul vinciului nu poate vedea membrii echipajului din cala de depozitare a peștelui.
- Vătămări cauzate de lovirea de lăzile care se balansează sau de cârligele acestora.
- Pericol cauzat de lăzile care cad în cala de depozitare a peștelui.
- Pericol cauzat de motostivuitoarele de pe chei care pot lovi un membru al echipajului.
- Siguranță publică.

MĂSURI DE CONTROL

- Asigurați-vă că echipamentul de descărcare este în stare bună și este adecvat pentru ridicarea încărcăturii. Anumite țări dispun de o legislație care impune ca echipamentul de ridicare să fie testat și autorizat (a se vedea modulul VI din prezentul ghid).
- În cazul în care este utilizat tamburul vinciului pentru descărcare, operatorul trebuie să acorde o atenție deosebită pentru a evita suprapunerea buclelor frânghiei, prinderea îmbrăcăminte în frânghie sau tragerea acesteia în tambur. Un vinci special pentru descărcare este mult mai sigur.
- Un vinci special poate avea o poziție de control astfel încât operatorul poate vedea echipajul din cala de depozitare a peștelui și se poate asigura că zona este liberă.
- Căștile de protecție a capului trebuie purtate pentru a reduce riscul rănilor grave ca urmare a lovirii de cârligele lăzilor care se balansează, de lăzile de pește sau de lăzile care cad în cala de depozitare a peștelui.
- Avertizați membrii echipajului să fie conștienți de pericolele reprezentate de motostivuitoare sau alte mașini de pe chei.
- Asigurați-vă că operațiunile de descărcare nu pun în pericol persoanele care nu sunt implicate direct în activitatea de pescuit, prin amplasarea unor bariere și avertismente, după caz, pentru ca zona să fie liberă.
- Utilizați întotdeauna porțiunea de dană repartizată, atunci când este disponibilă.



I-9. Descărcarea capturii (Anja Detant © Uniunea Europeană)

PROCURAȚI-VĂ O RADIOBALIZĂ EPIRB

VA TREBUI SĂ VĂ BAZAȚI PE DUMNEAVOASTRĂ – NU VĂ DEZAMĂGIȚI!

Numeroase nave de mici dimensiuni sunt operate în prezent de o singură persoană, iar acest lucru generează evident preocupări privind siguranța în cazul unui accident. Operațiunile desfășurate de o singură persoană nu sunt recomandate, însă, în cazul în care acestea nu pot fi evitate, luați-vă măsuri de siguranță.

PERICOLE ȘI CONSECINȚE

- Rănire în caz de accident, fără a beneficia de ajutor.
- Cădere peste bord, iar nava își continuă deplasarea.
- Cădere peste bord, fără a exista o persoană care să apeleze la serviciile de salvare.
- Pierderea bruscă a navei, fără ca cineva să afle despre aceasta.



I-10. Navă manevrată de o singură persoană (Manuel Carmona Yebra © Uniunea Europeană)



MĂSURI DE CONTROL

ECHIPAMENT INDIVIDUAL DE PLUTIRE

Purtați întotdeauna echipamentul individual de plutire și asigurați-vă că acesta oferă un nivel adecvat de flotabilitate, astfel încât să vă încline corpul spre spate și să vă țină gura deasupra apei inclusiv în cazul în care vă pierdeți conștiința. Vestele flotante sau vestele de lucru nu vor fi acceptabile, întrucât au un nivel de flotabilitate limitat. Este recomandată o vestă de salvare gonflabilă automată, de 150N, care poate fi purtată fie ca un obiect separat, fie ca parte integrantă a costumului impermeabil. Verificați în mod periodic ca echipamentul individual de plutire să nu fie defect și ca butelia de gaz să nu fie desprinsă din mecanism. Vestele de salvare gonflabile sunt disponibile cu un ham de siguranță încorporat, care vă va permite fixarea unui cordon de siguranță.

CORDON DE SIGURANȚĂ

Utilizați un cordon de siguranță, atașat printr-un inel culisant de un cablu amplasat deasupra nivelului capului și de-a lungul punții. Este ideală conceperea unui mecanism astfel încât cablul amplasat deasupra nivelului capului să fie conectat la un întrerupător care, la apariția unei greutăți pe cablu, oprește motorul navei.

SCARĂ DE BORD

O scară fixată la pupa sau o scară de frânghie care poate fi coborâtă de pe parapet cu ajutorul unei curele vă va permite să urcați înapoi la bordul navei în cazul în care cădeți peste bord.

RADIOBALIZĂ EPIRB ȘI BALIZĂ DE LOCALIZARE PERSONALĂ (PLB)

Echiparea navei cu o radiobaliză de indicare a poziției în caz de urgență (EPIRB) vă va asigura că, în cazul răsturnării sau al scufundării navei, va putea fi lansat un apel de urgență și locația va fi transmisă. O baliză de localizare personală pe care o puteți purta cu dumneavoastră va asista personalul de căutare și salvare să vă localizeze în apă.

ASIGURAȚI-VĂ CĂ RADIOBALIZA EPIRB SAU BALIZA PLB ESTE ÎNREGISTRATĂ.

MĂSURI

Montați dispozitive suplimentare de control al navei într-un loc care să vă permită să controlați corespunzător nava de pe punte. Asigurați-vă că puteți ajunge ușor la dispozitivul de control pentru vinciul/echipamentul de remorcare și luați în considerare dacă este necesară o funcție de oprire de urgență.

ECHIPAMENTUL DE PROTECȚIE

Asigurați-vă că întregul echipament de protecție este în stare bună și este accesibil cu ușurință.

ZONA DE LUCRU

Păstrați zona de lucru liberă de orice obiect care ar putea cauza împiedicarea sau căderea dumneavoastră.

CUȚIT

Purtați un cuțit la care puteți ajunge cu ușurință pentru a vă elibera în cazul în care este necesar.

CONDIȚII METEOROLOGICE

Verificați prognoza meteorologică înainte de a pleca în larg și verificați în mod periodic prognoza pe durata călătoriei.

COMUNICAȚII RADIO

- Testați comunicarea prin radio înainte de a părăsi portul și informați stația radio locală de coastă cu privire la intențiile dumneavoastră: zona în care veți pescui și timpul preconizat până la întoarcerea în port.
- Mențineți periodic comunicarea cu stația radio de coastă și navele de pescuit din apropiere pe durata călătoriei dumneavoastră.
- Informați întotdeauna o persoană aflată la țărm cu privire la zona în care veți pescui și când vă veți întoarce.

ÎNTREȚINERE

Întrețineți corespunzător nava, nu vă permiteți apariția unor defecțiuni. Viața dumneavoastră depinde de nava dumneavoastră!

EVALUAREA RISCURILOR

Gândiți-vă cu atenție la nava dumneavoastră și căutați metode de a face nava mai sigură.

A se vedea incidentul din modulul IV: 14. Pescuiți singur? – Aveți grijă

Modulul II • Echipajul

1. TOȚI SUNT RESPONSABILI DE SIGURANȚĂ
2. FORMARE
3. PREOCUPĂRI ȘI COMPETENȚE
 - 3.1. PERSOANE TINERE
 - 3.2. ASPECTE LINGVISTICE ȘI CULTURALE
4. ECHIPAMENTUL INDIVIDUAL DE PROTECȚIE
5. ECHIPAMENTUL INDIVIDUAL DE PLUTIRE
6. ZGOMOTUL
7. PROTECȚIE SOLARĂ ȘI DESHIDRATARE
8. CONDIȚII CU TEMPERATURI SCĂZUTE
9. PROBLEME DE SĂNĂTATE
10. STRES ȘI OBOSEALĂ
11. AFECȚIUNI MUSCULO-SCHELETICE
12. ALUNECĂRI, ÎMPIEDICĂRI, CĂDERI...
13. MANIPULAREA CAPTURII
14. PRELUCRAREA CAPTURII
15. RISCURI BIOLOGICE ȘI CHIMICE
16. EXAMINAREA MEDICALĂ
17. NOTIFICĂRI PRIVIND RĂNIRILE ȘI BOLILE PROFESIONALE



CREȘTEȚI NIVELUL
DE ȘIGURANȚĂ A
ECHIPAJULUI

1. TOȚI SUNT RESPONSABILI DE SIGURANȚĂ

CĂTRE O CULTURĂ A SIGURANȚEI

SCHIMBAREA ATITUDINII NOASTRE FAȚĂ DE PERICOL

Echipajul poate fi format dintr-o singură persoană care lucrează independent sau din cinci sau șase membri. Indiferent dacă este vorba despre o singură persoană sau sunt mai multe, este esențial ca acestea să posede cunoștințe și experiență pentru desfășurarea activităților în condiții de siguranță, atât pentru siguranța lor și a celorlalți membri, cât și a altor nave.

Pescuitul reprezintă cea mai riscantă industrie, iar rata accidentelor mortale este de peste 30 de ori mai mare decât în cazul celorlalte domenii. Este necesară schimbarea atitudinii pescarilor, de la „Întotdeauna au existat pericole” la „Pot crea un mediu mai sigur”.



PERICOLE ȘI CONSECINȚE

- Înecare cauzată de căderea peste bord ca urmare a aplecării sau a tragerii de către echipamentul de pescuit, sau a aruncării peste bord de către un val înalt.
- Înecare în momentul îmbarcării pe navă.
- Supraîncărcarea sau răsturnarea navei în timpul încercării de eliberare a uneltelor care au rămas prinse într-un obstacol pe fundul mării.
- Înecare în momentul în care nava și-a pierdut stabilitatea.
- Deces sau rănire cauzat(ă) de utilaje sau echipamentul de pescuit.
- Alunecări, împiedicări, căderi.
- Afecțiuni dorso-lombare cauzate de manipularea manuală.
- Leziuni/afecțiuni cauzate de prelucrarea peștelui.
- Afecțiuni ale auzului cauzate de expunerea la niveluri ridicate ale zgomotului.



MĂSURI DE CONTROL

- Utilizarea unui echipament individual de protecție atunci când lucrați pe punte.
- Cursuri de instruire în:
 - supraviețuirea pe mare;
 - stingerea incendiilor;
 - acordarea primului ajutor;
 - sensibilizare în domeniul securității și sănătății;
 - manipularea manuală.
- Schimbarea atitudinii față de pericolele din domeniul pescuitului nu prin acceptarea pericolelor, ci prin depunerea unor eforturi susținute pentru a le combate.

EFFECTUAȚI CURSURI DE PERFEȚIONARE

„CURSUL DE INSTRUIRE PE CARE L-AM URMAT MI-A SALVAT VIAȚA”

Cursurile de formare sunt disponibile în majoritatea țărilor și este recomandat ca pescarii să urmeze cursurile enumerate mai jos. Aceste cursuri sunt practice și merită urmate deoarece vă vor oferi cunoștințe privind modul de a lucra în condiții de siguranță și de a face față situațiilor de urgență.

CURSURI

Supraviețuirea pe mare

Acest curs este esențial pentru fiecare pescar.

Acesta trebuie urmat înainte de a vă imbarca pe navă, întrucât cursul vă va învăța tot ceea ce este necesar pentru supraviețuire.

Acesta este un curs practic în cadrul căruia veți petrece timp în apă (de cele mai multe ori, într-o piscină), unde veți căpăta experiență reală privind purtarea unei veste de salvare și privind dificultățile întâmpinate la imbarcarea pe o plută de salvare.

Veți învăța care este modul corect de redresare a plutei de salvare în cazul în care aceasta se umflă în poziție răsturnată și ce aveți de făcut odată ajuns pe plută.

Se va aborda pericolul de hipotermie și șoc termic la contactul cu apa rece și tot ceea ce aveți de făcut în cazul în care un om cade peste bord.

Stingerea incendiilor

Este datoria dumneavoastră să stingeți un incendiu izbucnit pe nava aflată în largul mării! Este necesar să știți cum să stingeți un incendiu.

Cursul prezintă informații despre incendii; elementele esențiale unui incendiu: combustibil, căldură și aer, precum și modalitățile de stingere a incendiului.

Cum anume trebuie să acționați atunci când descoperiți un incendiu, cum să izolați incendiul, cum să acționați în cazul incendiilor izbucnite în camera motoarelor și cum să utilizați stingătoarele și diferitele tipuri de materiale de stingere a incendiului.

Se abordează prevenirea incendiului și se acumulează experiență practică privind utilizarea eficientă a stingătoarelor pentru a stinge mai multe tipuri de incendii.

Acordarea primului ajutor

Curs de formare de bază care vă permite să luați decizia corectă atunci când o persoană este rănită sau se îmbolnăvește în largul mării.

Acesta include informații privind trusa de prim ajutor, modalitățile de lansare a unui apel de ajutor prin radio, verificările esențiale efectuate în cazul unei victime inconștiente și modul în care se realizează resuscitarea cardio-pulmonară (RCP).

Sensibilizare în domeniul securității și siguranței

Cursul prezintă incidente din industria pescuitului, modul în care au survenit situații neprevăzute și ce măsuri au fost luate pentru a face față situației.

Acesta vă prezintă informații cu privire la stabilitatea, încărcarea navei și efectul de suprafață liberă al apei și al captării de pește de pe punte.

Importanța alarmelor la nivelul santinei pentru a vă avertiza de pericolul de inundație și modul în care să efectuați evaluarea riscului.

3. PREOCUPĂRI ȘI COMPETENȚE

CREȘTEȚI NIVELUL DE SIGURANȚĂ A ECHIPAJULUI

„NAVA DE PESCUIT NU ESTE LOCUL POTRIVIT PENTRU PERSOANELE CARE NU ȘTIU CE AU DE FĂCUT”

Oamenii au experiență și aptitudini diferite și este important ca acest aspect să fie luat în considerare în operarea navei.



PERICOLE ȘI CONSECINȚE



II-1. Operațiuni desfășurate pe o navă de pescuit (SABA Nordstrom © Uniunea Europeană)

- Tineri cu puțină experiență.
- Tineri sau vârstnici cu o capacitate fizică limitată.
- Persoane care nu sunt familiarizate cu nava sau cu metoda de pescuit.
- Persoane cu handicap.
- Bariere lingvistice.
- Oboseală.



MĂSURI DE CONTROL

- Majoritatea legislațiilor permit ca persoanele care au vârsta sub 18 ani să lucreze, însă acest lucru nu este recomandat în industria pescuitului. • Este necesară efectuarea unei evaluări în cazul tinerilor, în scopul de a identifica ce măsuri de siguranță sunt necesare pentru aceștia.
- În mod similar, este necesară efectuarea unei evaluări în cazul oricăror persoane cu handicap pentru a stabili ce nevoi sau limitări au acestea. Dizabilități precum: deficiența de auz, utilizarea limitată a membrilor.
- Barierele lingvistice ar putea să nu reprezintă o problemă în condiții normale de pescuit, însă, în cazul unei situații de urgență, acestea ar putea pune viețile în pericol.
- Este necesar să se desfășoare exerciții de pregătire pentru situațiile de urgență, în scopul de a instrui membrii echipajului cu privire la atribuțiile acestora.
- Asigurați-vă că toate persoanele beneficiază de odihnă suficientă.
- Competența poate fi obținută prin mai multe moduri:
 - În timpul pregătirii la locul de muncă, prin munca împreună cu persoanele cu experiență și competente și sub supravegherea acestora.
 - Prin cursuri de instruire oferite în școli, colegii și asociații.

SUPRAVEGHEAȚI-LE

ASUMAȚI-VĂ RESPONSABILITATEA PENTRU SIGURANȚA PERSOANELOR TINERE

În foarte multe cazuri, pescuitul reprezintă o afacere de familie, iar fiii și, uneori, fiicele își vor urma tatăl în această meserie.

Dacă un tânăr „călătorește de plăcere” pe parcursul vacanței de vară împreună cu tatăl său (în calitate de comandant), acest lucru este acceptabil în cazul în care sunt luate toate măsurile de siguranță. Acestea includ supravegherea tinerilor și asigurarea că aceștia poartă un echipament individual de protecție adecvat pe toată perioada în care se află pe punte sau ori de câte ori este necesar. Cu toate acestea, în situațiile în care tinerii lucrează pe navă, este necesară acordarea unei atenții deosebite.

PUNCTE-CHEIE DE LUAT ÎN CONSIDERARE

Angajarea unui tânăr implică, într-adevăr, o serie de factori care trebuie întruniți. În mod important, este necesar să verificați legislația națională privind angajarea persoanelor tinere, întrucât se pot aplica diferite norme în țări diferite.

Măsurile importante pe care trebuie să le luați:

- Oferiți cursuri de instruire privind supraviețuirea pe mare înainte ca o persoană tânără să iasă în larg.
- Efectuați o evaluare a posibilelor riscuri la care ar putea fi supuși tinerii înainte de a ieși pe mare. În cadrul acestei evaluări, este necesar să luați în considerare posibila lipsă de cunoștințe, experiență, putere fizică și psihică a persoanei tinere.
- Asigurați-vă că persoana tânără este echipată corespunzător pentru activitatea pe care doriți să o desfășoare.
- Asigurați-vă că tinerii beneficiază de cursuri de instruire adecvate și că sunt supravegheați eficient.
- Asigurați-vă că tinerii beneficiază de odihnă suficientă.
- Nu permiteți tinerilor să desfășoare activități care pot fi efectuate doar de persoanele cu experiență.

TOLERANȚĂ

RĂBDARE ȘI ÎNȚELEGERE DIN PARTEA TUTUROR

Lucrătorii migranți sunt angajați în calitate de membri ai echipajului pe navele de pescuit în multe țări europene, întrucât operatorii de nave întâmpină greutăți în a găsi resortisanți naționali care să fie pregătiți să desfășoare activități intense de pescuit.

Angajarea lucrătorilor migranți aduce beneficii operatorilor de nave, întrucât, în general, aceștia sunt plătiți cu o sumă fixă și nu cu o cotă parte din captură, astfel cum se întâmplă în cazul resortisanților naționali. Membrii migranți ai echipajului vor locui, cel mai probabil, pe navă, prin urmare nu vor fi implicate costuri de cazare. Lucrătorii migranți beneficiază de un salariu mult mai mare decât ar fi primit în țara natală. În general, membrii migranți ai echipajului sunt priviți ca fiind muncitori și buni pescari, însă pot exista probleme în ceea ce privește bariera lingvistică și aspectele culturale.

FACTORI SOCIOLOGICI

Limba

Pescuitul este adesea o activitate repetitivă, de aruncare și de ridicare a uneltelor de pescuit, de eviscerare și de arimare a peștelui. Cu toate că un migrant poate avea puține cunoștințe privind limba națională a țării în care lucrează, activitățile pot fi desfășurate cu succes. Problemele apar atunci când se întâmplă ceva neprevăzut și, în special, în situațiile de urgență când imposibilitatea de comunicare poate costa vieți.

Este important să expuneți afișe/indicatoare pentru a indica proceduri de bază în situațiile de urgență, precum om căzut peste bord, incendiu și abandonarea navei. Cea mai bună metodă de învățare este prin desfășurarea de exerciții, pentru a vă convinge că toate persoanele implicate știu ce au de făcut. Luați în considerare posibilele situații care pot apărea atunci când lucrați cu echipamentul de pescuit. Oferiți consiliere și demonstrați lucrătorului migrant ceea ce este de făcut în cazul situațiilor de urgență.

Aspecte culturale

Persoane din toate țările au tendința să presupună că „toată lumea gândește ca noi”, însă, în realitate, diferențele culturale înseamnă că pot exista perspective diferite care pot cauza neînțelegeri.

Gestică: Gestică poate fi interpretată în mod diferit în țări diferite. Pentru a arăta o negație, multe persoane vor clătina din cap de la stânga la dreapta, însă anumite persoane vor clătina capul în sus și în jos. Contactul vizual este considerat important și anumite culturi preferă să stabilească contact vizual, iar dacă acesta nu are loc, este un semn de atitudine nehotărâtă. Cu toate acestea, în anumite țări din America Latină și Asia, evitarea contactului vizual reprezintă un semn de respect.

În mod similar, persoane din diferite culturi nu se simt confortabil să strângă mâna altei persoane. În timpul conversațiilor, anumite persoane tind să își creeze „un spațiu personal” și vor păstra o distanță față de cealaltă persoană. Cu toate că alte culturi se pot deosebi de a dumneavoastră, ceea ce este important este să vă arătați respectul față de diversitate și să învățați să lucrați în echipă pentru a vă atinge obiectivele comune.



II-1. Salutul în diverse limbi.

PUNCTE-CHEIE DE LUAT ÎN CONSIDERARE

O navă de succes se bazează pe munca în echipă, iar fiecare membru nou al echipajului trebuie să se integreze în echipă. Operatorii navelor care iau în considerare angajarea de lucrători migranți trebuie să rețină următoarele puncte:

- Stabiliți aptitudinile persoanelor de a comunica în limba națională înainte de angajarea acestora.
- Verificați cursurile de instruire și experiența acestora. A beneficiat persoana respectivă de cursul de instruire privind supraviețuirea pe mare? În cazul în care răspunsul este negativ, va trebui să vă asigurați ca aceștia beneficiază de un curs de instruire privind supraviețuirea pe mare înainte de a ieși în larg.
- Asigurați-vă că aceștia sunt complet echipați cu echipament de pescuit adecvat și cu echipament individual de protecție (mănuși, cizme de protecție etc., după caz). Cel mai important, asigurați-vă că aceștia dispun de un echipament individual de protecție care este adecvat pentru scopul vizat, în stare bună și care se potrivește corect.
- Oferiți-le cursuri introductive privind siguranța și desfășurați exerciții pentru a vă asigura că aceștia înțeleg procedurile de urgență.
- Acordați-le timp pentru a se obișnui cu munca de manipulare a uneltelor de pescuit și desemnați o persoană cu experiență care să lucreze cu aceștia, dacă este posibil, până când sunteți convins că lucrătorii migranți prezintă siguranță atât pentru ei, cât și pentru ceilalți.
- Efectuați o evaluare a capacității acestora și a oricărui risc pe care îl reprezintă pentru ei înșiși și pentru ceilalți membri. În cazul în care în urma evaluării sunt necesare acțiuni precum cursuri de instruire suplimentare, cursuri de limbă etc., asigurați un astfel de curs fără întârziere.

O navă de pescuit este o lume închisă și izolată și modul în care membrii echipajului interacționează între ei este esențial, întrucât aceștia se află în strânsă legătură.

Este important ca toate persoanele să încerce să se înțeleagă și să fie îngăduitoare unele cu altele.

4. ECHIPAMENTUL INDIVIDUAL DE PROTECȚIE

PURTAREA ECHIPAMENTUL INDIVIDUAL DE PROTECȚIE ESTE DE BUN SIMȚ

TREBUIE SĂ AVEȚI UN ECHIPAMENT DE PLUTIRE CORESPUNZĂTOR ȘI UN ECHIPAMENT DE PROTECȚIE ADECVAT

Este necesar ca membrii echipajului să fie echipați cu îmbrăcăminte adecvată pentru condițiile existente și să aibă la dispoziție un echipament individual de protecție adecvat având în vedere riscurile și părțile corpului expuse riscurilor.



PERICOLE ȘI CONSECINȚE

Protecție împotriva:

- ape și sărurilor marine de pe echipamentul de pescuit;
- căldurii și frigului.

Protecție pentru:

- mâini, picioare, cap, ochi, prin urmare, întregul corp.



MĂSURI DE CONTROL ECHIPAMENTUL INCLUDE

- Îmbrăcămintea impermeabilă este esențială pentru a rămâne uscat, întrucât, chiar și în condiții atmosferice calme, apa se scurge pe echipamentul de pescuit.
- În condiții atmosferice cu temperaturi scăzute, costumele termice flotante sunt ideale, întrucât acestea vor menține persoana care îl poartă la suprafață și vor combate atât șocul termic la contactul cu apa rece, cât și hipotermia în cazul în care ajunge în apă.
- Cizmele de cauciuc sunt obișnuite pentru pescari, iar acestea trebuie să includă bombeuri metalice, pentru a proteja degetele în cazul în care sunt scăpate obiecte.
- Pentru manipularea peștelui și a uneltelor de pescuit, trebuie purtate mănuși impermeabile. Pentru matisarea cablurilor și alte operațiuni similare, sunt necesare mănuși de pescuit rezistente.
- Atunci când există riscul unei loviri la nivelul capului, trebuie purtate căști de protecție.
- Dacă există riscul rănirii ochilor, trebuie purtați ochelari de protecție sau viziere.

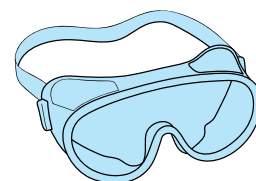


CASCĂ DE PROTECȚIE

CIZME DE PROTECȚIE



PROTECȚIE PENTRU URECHI



OCHELARI DE PROTECȚIE

II-2. Echipamentul individual de protecție de bază.

ESTE VIAȚA DUMNEAVOASTRĂ!

RĂMÂNEȚI LA SUPRAFAȚĂ SUFICIENT DE MULT CÂT SĂ FIȚI SALVAT

În conformitate cu datele furnizate MAIB (1992-2006), pe navele de pescuit de mici dimensiuni, cele trei cauze principale de deces sunt: răsturnarea (29 %), căderea peste bord (28 %) și inundarea/naufraziul (23 %).

În toate cazurile, pescarii s-au îneecat, însă, dacă ar fi fost purtate echipamentele individuale de plutire, majoritatea vieților ar fi putut fi salvate.

PERICOLE ȘI CONSECINȚE

Există numeroase moduri prin care o persoană poate ajunge în apă:

- cădere ca urmare a aplecării peste bord;
- alunecare sau împiedicare și cădere peste bord;
- fiind lovit sau împins de cabluri/frânghii;
- fiind tras peste bord de echipamentul de pescuit;
- răsturnarea sau naufragiul navei;
- fiind aruncat de mare peste bord.

Fără existența unor mijloace de plutire care să ofere sprijin, persoana va simți prea repede frigul, va obosi și se va îneca.

MĂSURI DE CONTROL

În anumite țări, legislația prevede ca:

- pe navele de mici dimensiuni, cu o lungime mai mică de 15 m în total, toate persoanele să poarte un echipament individual de protecție atunci când se află pe punte;
- indiferent dacă acest aspect este prevăzut de legislația națională, purtarea unui echipament individual de protecție este măsura cea mai eficientă pe care o puteți lua pentru a vă îmbunătăți siguranța;
- studiile arată că purtarea unui echipament individual de protecție vă crește șansele de supraviețuire atunci când cădeți peste bord;
- în ceea ce privește alegerea și întreținerea echipamentelor individuale de protecție, a se vedea modulul VI.

A se vedea incidentul din modulul IV: 3. Persoană căzută peste bord (îneec).



II-2. Vestă de salvare gonflabilă automat (Jari Leskinen © Uniunea Europeană)

PROTEJAȚI-VĂ URECHILE

PREȚUIȚI-VĂ AUZUL – UTILIZAȚI APĂRĂTORI PENTRU URECHI

Zgomotul este un poluant care afectează bunăstarea fizică și psihică a oamenilor. Expunerea regulată la zgomote care depășesc 80 dB(A) cauzează pierderea auzului.

Poate dura foarte mult timp până când aceasta devine evidentă, probabil după pensionare, însă surditatea va fi permanentă.

În cazul în care este necesar să strigați pentru a fi auzit de o persoană aflată la doi metri depărtare sau dacă auziți un sunet în ureche după ce v-ați terminat munca, există o problemă cu zgomotul.

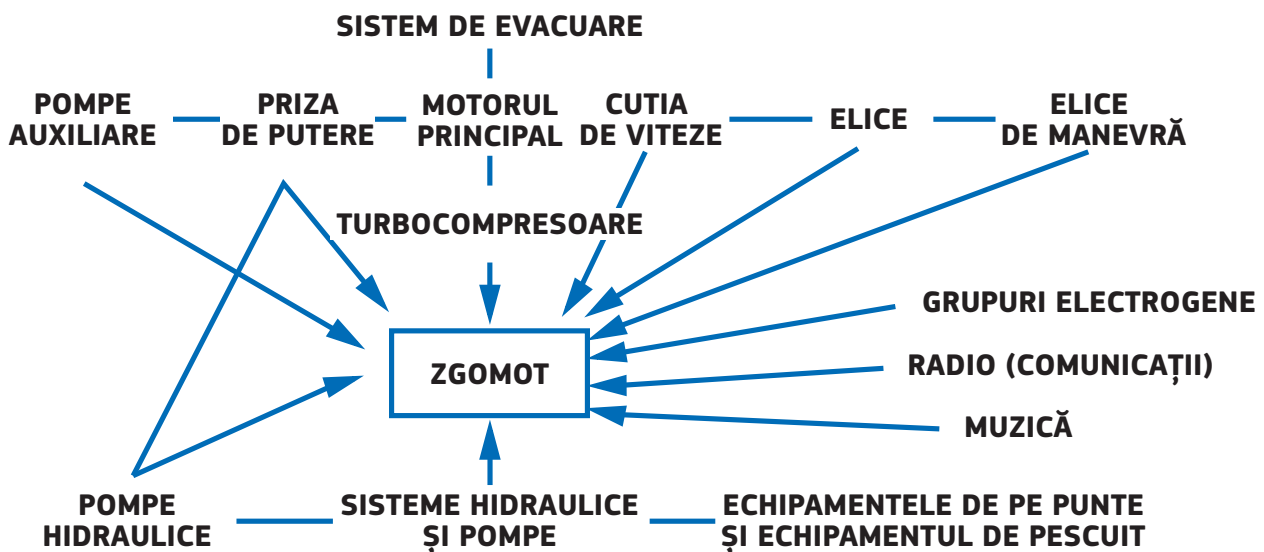
Nivelurile ridicate de zgomot, precum cele din camera motoarelor [peste 110 dB(A)], produc o deteriorare a auzului după doar câteva minute de expunere (a se vedea figurile de mai jos).



PERICOLE ȘI CONSECINȚE

- În cazul în care nivelul zgomotului de pe nava dumneavoastră depășește 80 dB(A), membrii echipajului sunt expuși la risc.
- Perioadele de expunere la nivelurile de zgomot sunt cumulative și pot conduce la pierderea permanentă a auzului pe termen lung.
- Consecința cea mai frecventă și extrem de gravă este pierderea ireversibilă a auzului sau apariția tinitusului (durere sau zgomote în urechi).
- Există posibilitatea ca membrii echipajului care suferă de surditate să nu înțeleagă pe deplin indicațiile verbale.

II-3. Echipamentele zgomotoase de pe nave (Seafish, Regatul Unit)



Sursă: Zgomotul și navele de pescuit, adaptat din Seafish, 1988.

II-4. Care sunt nivelurile de zgomot periculoase?

Traumă dureroasă
Împuşcătură

140

Extrem de ridicat
Claxonul unei maşini

110

Foarte ridicat
Aspirator

80

Ridicat
Ceasul deşteptător

80

Moderat
Ploaie

50

Slab
Frigider

40

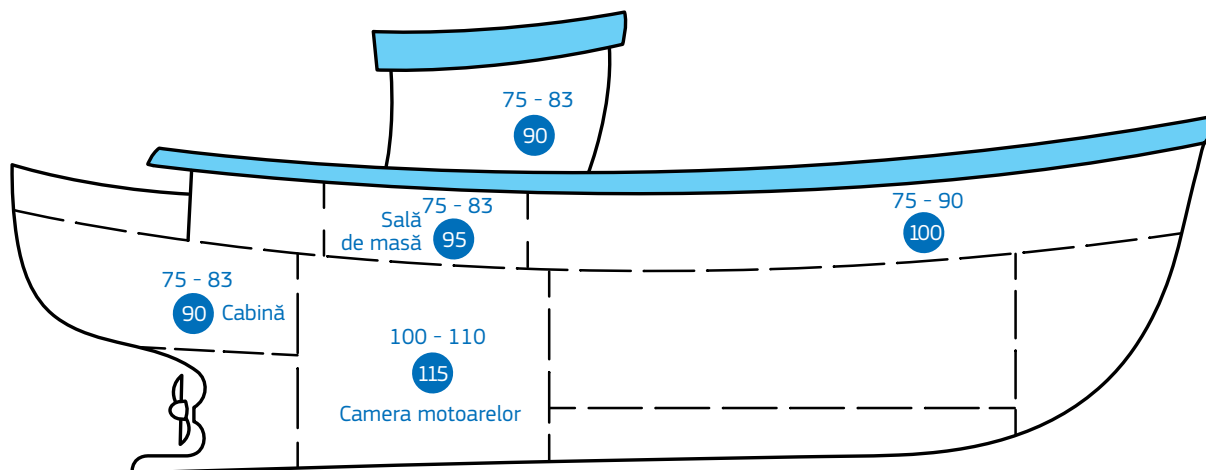


Timpul maxim de expunere pentru o perioadă de 24 de ore

110 dB(A), 1 minut
105 dB(A), 5 minute
100 dB(A), 15 minute
95 dB(A), 50 de minute
90 dB(A), 2 ore
85 dB(A), 8 ore
82 dB(A), 16 ore

Nivelurile de decibeli

II-5. Nivelurile de zgomot reprezentative pentru spațiile unei nave (Seafish)



Cifrele încercuite reprezintă cele mai înalte niveluri de zgomot înregistrate pe 17 nave de pescuit, adaptat din Seafish, 1988.



MĂSURI DE CONTROL

- Evaluați situația navei dumneavoastră, în timonerie, spațiile de cazare și cele de lucru.
- În cazul în care nivelurile de zgomot sunt foarte ridicate [peste 80 dB(A)], luați în considerare soluții simple, cum ar fi acoperirea prin placare, închiderea, înlocuirea izolației și aparători pentru urechi.
- În majoritatea sălilor motoarelor, nivelul de zgomot depășește 110 dB(A), prin urmare este esențială purtarea aparților pentru urechi.
- Luați în considerare posibilele probleme de zgomot încă din etapa de proiectare a navei, când soluțiile sunt mai puțin costisitoare.
- Constructorii navei, inspectorii maritimi și furnizorii de echipamente vă pot oferi consiliere adecvată.
- Este necesară afișarea unor indicatoare în zonele în care nivelul de zgomot depășește 85 dB(A).

7. PROTECȚIE SOLARĂ ȘI DESHIDRATARE

PREVENIȚI APARIȚIA CANCERULUI DE PIELE

EVITAȚI ARSURILE SOLARE

Desfășurarea activităților pe punte pentru o perioadă de timp îndelungată vă poate expune la niveluri înalte de radiații ultraviolete (UV) ale soarelui, care cauzează leziuni ale pielii, formarea de vezicule, îmbătrânirea prematură a pielii și, pe termen lung, pot conduce la apariția cancerului de piele. Pe durata anotimpurilor calde, pescarii trebuie, de asemenea, să ia măsurile necesare pentru a preveni deshidratarea.



PERICOLE ȘI CONSECINȚE



II-3. Piele neprotejată (Goran Kumric © Uniunea Europeană)

- Persoanele de origine caucaziană sunt cele mai expuse la risc.
- Pielea deschisă la culoare și cu pistrii care nu se bronzază sau care se arde înainte de a se bronză.
- Persoanele cu un număr mare de alunițe (nevi pigmentari).
- Persoanele roșcate sau blonde.
- Persoanele cu ochii deschiși la culoare.
- Toate persoanele pot suferi de deshidratare în condiții de temperaturi ridicate.



MĂSURI DE CONTROL

- Acoperirea unei porțiuni cât mai mari de piele reprezintă cea mai bună protecție.
- Purtați o pălărie care să vă protejeze fața și gâtul.
- Produsele de protecție solară vă vor oferi protecție doar în cazul în care sunt aplicate cu generozitate și au un factor de protecție solară (FPS) satisfăcător.
- Verificați-vă pielea: primul semn de alarmă este de obicei o crustă mică, care nu se vindecă nici după câteva săptămâni.
- Uitați-vă după modificări ale nevilor pigmentari nou formați, în special în jurul nasului și al ochilor sau pe dosul mâinilor. Este necesar să acordați o atenție deosebită nevilor pigmentari care se măresc sau își modifică aspectul.
- Consultați un doctor în cazul în care observați apariția acestor simptome.
- Este necesar ca toate persoanele să consume apă din abundență în condiții de temperaturi ridicate, iar în condiții de temperaturi foarte ridicate trebuie consumate tablete de sare.



II-4. Protecție împotriva frigului, a soarelui și a îneului (Laurent Markovic © Uniunea Europeană)

8. CONDIȚII CU TEMPERATURI SCĂZUTE

CREȘTEȚI NIVELUL DE SIGURANȚĂ A ECHIPAJULUI

CONDIȚIILE CU TEMPERATURI EXTREM DE SCĂZUTE NECESITĂ MĂSURI DE PRECAUȚIE SUPLIMENTARE

Munca în condiții cu temperaturi foarte scăzute poate ridica anumite probleme și este necesară purtarea îmbrăcăminte adecvate. Menținerea căldurii va depinde de temperatură, de puterea vântului, de temperatura mării și de umiditate. Condițiile cu temperaturi scăzute vă pot reduce rapid capacitatea de a lucra.



PERICOLE ȘI CONSECINȚE

- îmbrăcăminte udă
- contact cu metalul rece
- vânt rece
- umiditate ridicată
- alcool
- lipsa hranei
- degerătură (nas, urechi, obraji, degete, degetele de la picioare)
- hipotermie



MĂSURI DE CONTROL

- Purtați îmbrăcăminte adecvată, cu multe straturi — îmbrăcăminte nu trebuie să fie strânsă pe corp, iar stratul exterior trebuie să fie rezistent la vânt și apă.
- Costumele termice flotante sunt ideale.
- Purtați articole de protecție a capului, o căciulă cu clape peste urechi care să vă acopere fața cât mai mult posibil.
- Protejați-vă mâinile și picioarele.
- Purtați mănuși cu un deget în loc de mănuși cu degete — întotdeauna să aveți o pereche de rezervă, cu care să le schimbați în cazul în care se udă.
- Munciți într-un ritm rezonabil, pentru a evita transpirația inutilă.
- Încercați să luați pauze frecvente în spații încălzite, îndepărtați-vă îmbrăcăminte exterioră.
- Consumați multe băuturi calde, însă nu băuturi pe bază de cafeină sau alcool.
- Utilizați o cremă cu efect de barieră de o calitate satisfăcătoare pentru a vă proteja fața.
- Asigurați-vă că mânerele și manetele sunt izolate.

TRATAREA PERSOANELOR AFECTATE DE FRIG

- Transportați victima într-o cameră uscată (dar nu prea caldă), îndepărtați îmbrăcăminte rece și umedă și înfășurați persoana într-o pătură.
- În cazul în care degetele sunt degerate, cufundați-le în apă călduță.
- În cazul degerăturii nasului, obrazilor și urechilor, înfășurați-le în bandaje curate.
- Oferiți victimei băuturi calde (însă nu fierbinți).
- Veziculele nu trebuie sparte, nu masați zona pielii afectată de degerătură.
- Rănile trebuie examinate de către un medic.
- Nu oferiți victimei alcool.
- Păstrați victima în poziție orizontală atunci când o transportați.

**AVEȚI GRIJĂ DE DUMNEAVOASTRĂ****AVEȚI GRIJĂ ATÂT DE DUMNEAVOASTRĂ, CÂT ȘI DE NAVĂ — NU AJUNGEȚI EPAVE!**

Pescuitul este o activitate foarte solicitantă și trebuie să fiți în formă pentru a putea să o efectuați. De-a lungul anilor, munca își va pune amprenta asupra dumneavoastră și este necesar să evaluați eforturile la care vă supuneți și să aveți grijă de dumneavoastră.

**PERICOLE ȘI CONSECINȚE**

- consumul excesiv de mâncăruri nesănătoase (utilizarea exclusiv a tigăii de prăjit).
- mâncatul excesiv.
- fumatul.
- hipertensiunea arterială.
- alcoolul și drogurile.

**MĂSURI DE CONTROL**

- Mâncați cu moderație și asigurați-vă că aveți la dispoziție destule legume și fructe.
- Verificați-vă periodic greutatea și reduceți cantitatea de mâncare în cazul în care este necesar, nu permiteți dezvoltarea unei probleme legate de excesul în greutate.
- Renunțați la fumat pentru a trăi mai mult, pentru a fi mai în formă și pentru a economisi bani!
- Efectuați un consult medical la doctorul dumneavoastră pentru a fi informat cu privire la problemele pe care le aveți, cum ar fi apariția hipertensiunii arteriale, și asigurați-vă că orice problemă este descoperită, diagnosticată și tratată într-un stadiu incipient.
- Puțini pescari s-ar gândi să consume alcool în largul mării, însă s-ar putea să fie necesar să fiți moderat în cantitatea de alcool pe care o consumați acasă.
- Nu utilizați droguri!



II-5. Mâncați sănătos (Hélène Guillot)



LUAȚI O PAUZĂ

OBOSEALA ESTE UN RISC PENTRU SĂNĂTATE ȘI UN RISC DE ACCIDENT!

Oboseala crește riscul vătămarilor corporale în cazul persoanelor care lucrează pe punte, aceasta fiind principala cauză a accidentelor și a erorilor de navigare.



PERICOLE ȘI CONSECINȚE

Oboseala este un rezultat al:

- presiunii timpului;
- stresului excesiv;
- volumului mare de lucru și al personalului insuficient;
- unui somn de mai puțin de șase ore fără întreruperi;
- unui somn de calitate de mai puțin de șase ore ca urmare a planificării serviciului de cart și a zgomotelor produse de motor;
- muncii fizice și psihice prelungite peste program pe parcursul mai multor zile consecutive;
- pauzei insuficiente între ture;
- odihnei insuficiente.



MĂSURI DE CONTROL

- Fiți conștient de efectele oboselii asupra dumneavoastră și asupra echipei dumneavoastră și asigurați-vă că fiecare beneficiază de odihnă suficientă.
- Oboseala poate avea repercusiuni mult mai mari decât timpul de pescuit pierdut!
- Muzica are un efect vindecător asupra oboselii.

ASCULTAȚI-VĂ CORPUL

AVEȚI GRIJĂ DE SPATELE, GÂTUL, BRAȚELE, PICIOARELE ȘI GENUNCHII DUMNEAVOASTRĂ

După pierderea auzului, afecțiunile zonei dorso-lombare au fost raportate ca fiind o boală profesională majoră în industria pescuitului. Durerile de genunchi și de gât, precum și problemele la nivelul picioarelor și al brațelor sunt întâlnite, de asemenea, în industria pescuitului.

Consecințele pot consta în dureri cronice și în capacitate redusă de a desfășura activitățile de zi cu zi și există posibilitatea ca pescarii să fie nevoiți să își părăsească locul de muncă.

O serie de poziții sau acțiuni la locul de muncă, atunci când sunt repetate de-a lungul zilei și acumulate de-a lungul anilor, vă pot afecta sistemul osos și muscular.

PERICOLE ȘI CONSECINȚE



II-6. Echipament de manipulare manuală adecvat (Dominique Leveil © Uniunea Europeană)

- Manipularea repetată a încărcăturii cu greutate mare sau pozițiile de lucru care necesită să vă aplecați conduc la dureri de spate.
- Sortarea capturii într-o poziție cu genunchii îndoiți vă afectează genunchii, iar aplecarea vă afectează coloana vertebrală.
- Acțiunea repetată de îndepărtare a peștelui din plase, cârlige sau paragate poate conduce la dureri ale mușchilor sau tendoanelor la nivelul mâinii.
- Statul îndelungat la timonă, statul pe podele care vibrează pot genera probleme de circulație a sângelui.

MĂSURI DE CONTROL

- Evaluați munca și reduceți la minimum manipularea manuală a încărcăturii.
- Solicitați consiliere din partea unui expert în securitate și sănătate.
- Evitați să vă răsușiți sau să vă întoarceți atunci când ridicați un obiect.
- Renunțați la pozițiile de lucru în genunchi sau aplecat.
 - Amplasați mese pentru sortarea și eviscerarea peștelui.
 - În cazul în care pozițiile în genunchi nu pot fi evitate, utilizați apărători pentru genunchi (spuma introdusă în buzunarele pantalonilor impermeabili este o soluție mai bună decât apărătorile de genunchi prinse cu elastic).
 - Asigurați rotația personalului în posturi de lucru diferite pentru a preveni acțiunile repetate excesiv.
 - Echipați timonieria cu un scaun pentru timonier.

ÎNDEPĂRTAȚI PERICOLELE

O ALUNECARE SAU CĂDERE ÎI POATE AFECTA PE TOȚI

O navă de pescuit este un spațiu restrictiv și aglomerat. Aceasta reprezintă o platformă de lucru care este în continuă mișcare și este adeseori alunecoasă.

Adoptați o abordare proactivă privind siguranța și evitați riscurile, evaluați riscurile care nu pot fi evitate, combateți riscurile la sursă și înlocuiți obiectele periculoase cu obiecte care nu sunt periculoase sau sunt mai puțin periculoase.

PERICOLE ȘI CONSECINȚE

- împiedicarea de un obstacol;
- alunecarea pe o punte alunecoasă;
- consecințele unor astfel de împiedicări sau alunecări pot fi:
 - căderea de la înălțime;
 - căderea pe un utilaj;
 - căderea peste bord.

Aceste acțiuni pot conduce la vătămări corporale sau la deces.

MĂSURI DE CONTROL

- Despărțirea fizică a spațiilor de lucru de spațiile de depozitare, prin panouri sau alte bariere.
- Utilizarea unor tratamente antialunecare pe puntea spațiilor de lucru.
- Utilizarea unor cizme antialunecare.
- Montarea unor balustrade acolo unde există posibilitatea.
- Abținerea de la depozitarea plaselor și a frânghiilor în spațiul de lucru.
- Spălarea sistematică a punții după încheierea procesului de prindere a peștelui.
- Stabilirea unui sistem de prelucrare a deșeurilor pentru intestinalele și celelalte resturi provenite de la pește după fiecare activitate de eviscerare.

FACILITAȚI ACEST PROCES

AVEȚI GRIJĂ DE SPATELE DUMNEAVOASTRĂ ȘI FIȚI ATENT LA CELELALTE PERICOLE

Mulți pescari suferă de afecțiuni ale spatelui ca urmare a utilizării incorecte a tehnicilor de ridicare și/sau a încercării de a ridica o greutate prea mare.

Alte probleme includ munca în spații cu un tavan jos, munca cu utilaje precum benzi transportatoare sau macarale, sau utilizarea produselor chimice pentru tratarea creveților și siguranța în general în sala de depozitare a peștelui.

PERICOLE ȘI CONSECINȚE

- manipularea manuală repetată
- ridicarea încărcăturii cu o greutate mare
- mecanizarea insuficientă
- spațiu de lucru redus
- benzi transportatoare și macarale fără un dispozitiv de protecție adecvat sau un dispozitiv de oprire de urgență
- reacție alergică la antioxidantul în care sunt cufundați creveții
- accidente în sala de depozitare a peștelui.



II-7. Organizați-vă pentru a face procesul de manipulare mai ușor
(Saba Nordstrom © Uniunea Europeană)

MĂSURI DE CONTROL

- Toate persoanele trebuie să fie instruite cu privire la tehnicile corecte de manipulare a peștelui.
- Puneți la dispoziție dispozitive de manipulare mecanizate, după caz, precum benzi transportatoare sau o macara.
- Evaluați spațiul de manipulare a peștelui și îndepărtați orice obstacol inutil.
- Asigurați-vă că peștele capturat este eviscerat sau sortat la o înălțime de lucru corespunzătoare și că echipajul are un spătar sau o balustradă de care își pot ține echilibrul împotriva mișcării navei.
- Utilizați coșuri sau cutii care nu vor fi prea grele atunci când sunt umplute.
- Asigurați-vă că benzile transportatoare sau macaralele sunt supravegheate corespunzător și că nu există riscul ca îmbrăcămintea să rămână prinsă în acestea. Luați în considerare montarea unui dispozitiv de oprire de urgență într-o poziție adecvată.
- Asigurați-vă că sunt respectate măsurile de siguranță atunci când sunt utilizate substanțe chimice.
- Asigurați-vă că orice sală de depozitare a peștelui este sigură și ca dispune de o scară de acces sigură.
- Asigurați-vă că nu există obstacole pe podea sau grilaj lipsă.
- Asigurați-vă că iluminatul este corespunzător și că există metode adecvate de fixare a cutiilor cu pește.

LUCRAȚI DE LA O ÎNĂLȚIME CONFORTABILĂ

PROTEJAȚI-VĂ MÂINILE ȘI AVEȚI GRIJĂ DE CORPUL DUMNEAVOASTRĂ

Tăierile la mâini sunt una dintre cele mai întâlnite tipuri de răni în industria pescuitului și trebuie luate în considerare cu seriozitate ca urmare a riscului ridicat de infectare, inclusiv în cazul rănilor mici.

De asemenea, pozițiile de lucru repetate, de durată și neconfortabile în timpul eviscerării peștelui pot conduce la afecțiuni grave la nivelul brațelor, umerilor și genunchilor.



PERICOLE ȘI CONSECINȚE



II-8. Munca periculoasă fără mănuși (Jaana Mettala © Uniunea Europeană)

- Utilizarea cuțitelor ascuțite fără a purta protecție pentru mâini în timpul eviscerării peștelui.
- Vremea rece crește riscul tăierii la mâini și la degete.
- Pozițiile de lucru neconfortabile în timpul eviscerării peștelui pot conduce la inflamarea tendoanelor la nivelul cotului sau al umerilor sau la dureri la nivelul încheieturii mâinilor.
- Activitatea de eviscerare trebuie desfășurată într-o poziție sigură și confortabilă, de preferință în picioare.
- Eviscerarea anumitor specii de pește poate fi periculoasă (tăieri, stropiri în ochi, alergii).



MĂSURI DE CONTROL

- Utilizați protecție pentru mâini adecvată (tipul corect de mănuși).
- Ajustați viteza de lucru și luați pauze regulate.
- Asigurați-vă că toate cuțitele sunt ascuțite și curate.
- Utilizați cuțitele potrivite și mănuși care oferă o apucare fermă și protecție împotriva tăieturilor.
- Asigurați suprafețe antialunecare în locurile în care stau pescarii.
- Masa pentru eviscerare trebuie să fie ajustabilă, pentru a putea fi reglată la anumite înălțimi pentru membrii echipajului.
- Încercați să evitați să stați în genunchi în timp ce lucrați.



II-9. Munca sigură cu mănuși (Dominique Leveil © Uniunea Europeană)

**AVEȚI GRIJĂ****UTILIZAREA UNEI SOLUȚII DE CURĂȚAT SANTINA SAU A UNOR ALTE PRODUCE CHIMICE?****CITIȚI ETICHETA. NU PRESUPUNEȚI CĂ AVEȚI DESTULE CUNOȘTINȚE ÎNCÂT SĂ FIȚI ÎN SIGURANȚĂ!**

Produsele chimice sunt utilizate pentru operarea și întreținerea navei, iar multe dintre acestea pot fi periculoase. Producătorul trebuie să furnizeze o fișă cu date de securitate împreună cu produsul și trebuie să vă asigurați că obțineți fișa și că o citiți cu atenție.

Pe lângă pericolele chimice de la bordul navei, există, de asemenea, pericole biologice, ca urmare a unor specii de pește sau alte organisme marine, întrucât anumite specii mușcă, iar altele au înțepături veninoase. Trebuie să purtați mănuși și să vă protejați fața atunci când este necesar.

**PERICOLE ȘI CONSECINȚE**

- În cazul în care nu sunt utilizate corect, produsele chimice pot fi periculoase:
 - pentru ochi;
 - pentru piele;
 - în caz de inhalare;
 - în caz de ingerare;
 - pentru mediu.
- Produsele chimice pot genera căldură, conducând la un posibil incendiu.
- Mușcăturile și înțepăturile unor specii marine pot conține substanțe toxice.
- Tăieturile și zgârieturile cauzate de oasele sau aripioarele peștelui se pot infecta.

**MĂSURI DE CONTROL**

- Citiți etichetele și enumerați sau identificați substanțele chimice periculoase, rezumați măsurile și acțiunile care trebuie luate, informați echipajul.
- Urmați recomandările, inclusiv cele privind echipamentul de protecție (mănuși, ochelari, mască etc.).
- Asigurați depozitarea separată a substanțelor chimice periculoase.
- Etichetați fiecare recipient care este diferit față de ambalajul original.
- Nu amestecați niciodată substanțe chimice diferite.
- Identificați speciile veninoase de pește, utilizați mănuși adecvate atunci când îi prelucrați.
- Spălați-vă cu săpun și apă caldă la finalul fiecărei ture.

**MERGEȚI LA CONSULT!****INCLUDEȚI-VĂ ÎN PLANUL DE ÎNTREȚINERE – SUNTEȚI UN ELEMENT-CHEIE**

Efectuați vizite la doctor la intervale regulate...

în mod voluntar în cazul în care nu există o obligație legală în acest sens în țara dumneavoastră.

Notă: Lucrătorii au dreptul de a avea acces la supraveghere medicală la intervale regulate, în cazul în care doresc acest lucru.

**PERICOLE ȘI CONSECINȚE**

- Pescuitul este o meserie solicitantă, iar condiția dumneavoastră fizică se poate deteriora în cazul în care nu este monitorizată îndeaproape.
- Variațiile de greutate, de presiune a sângelui și în ceea ce privește condiția fizică sau psihică pot reprezenta simptomul unei afecțiuni mai grave.
- Aveți nevoie de monitorizare și consultare periodică.

**MĂSURI DE CONTROL**

Există posibilitatea ca examinarea medicală periodică să nu fie prevăzută de legislația națională însă, inclusiv în acest caz, aceasta este recomandată în mod deosebit deoarece:

- vă va asigura că sunteți apt pentru a desfășura activități și pentru a face față situațiilor de urgență;
- va reduce riscul apariției unei boli în largul mării, unde nu puteți beneficia de tratament adecvat;
- va descoperi o boală într-un stadiu incipient, oferind cea mai bună oportunitate pentru un tratament eficient.

Convenția OIM nr. 188 propune examinări medicale obligatorii pentru pescari.

ÎNȘTIINȚAȚI O PERSOANĂ

Prevenirea se bazează pe experiență, iar persoanele responsabile pentru politica de prevenire au nevoie de informații privind:

- accidentele, cu detalii privind circumstanțele în care au avut loc;
- bolile profesionale care au legătură cu activitățile de pescuit

CERINȚE JURIDICE

- Notificarea privind accidentele la locul de muncă din care a rezultat cel puțin o zi pierdută de muncă este obligatorie în temeiul legislației naționale. Notificarea este efectuată de angajator către autoritatea maritimă.
- Raportarea bolilor profesionale este, de asemenea, obligatorie în majoritatea țărilor.
- Aceste obligații trebuie să reprezinte baza pentru prevenție, asistență medicală și compensație în cadrul sistemelor de protecție socială.

MĂSURI DE CONTROL

- În afară de obligațiile legale, orice accident de muncă, inclusiv unul în urma căruia nu au rezultat pagube, trebuie declarat, cu prezentarea detaliilor privind circumstanțele, în scopul elaborării de statistici și al îmbunătățirii acțiunilor de prevenire.
- Se recomandă notificarea autorității maritime cu privire la bolile profesionale, chiar dacă acest lucru nu este obligatoriu. Orice medic care este informat cu privire la orice posibilă boală profesională trebuie să raporteze aceste informații către autoritatea maritimă.
- Cunoștințele detaliate privind accidentele și bolile profesionale reprezintă baza pentru acțiunea preventivă.
- Notificarea și o descriere detaliată a accidentului sau a efectelor bolii reprezintă etapa esențială pentru a înregistra un accident și pentru a solicita măsuri reparatorii/despăgubiri financiare.

Modulul III · Operațiunile de pescuit

1. **PESCUITUL CU TRAULE**
 - 1.1. MANIPULAREA PANOURILOR TRAULELOR
 - 1.2. VINCIURI, PARÂME, LANȚURI DE REMORCARE
 - 1.3. RIDICAREA SACILOR DE PLASĂ, TAMBURUL PLASEI ȘI ALTELE
2. **PESCUITUL CU VÂRȘE**
 - 2.1. STRUCTURĂ ȘI SISTEM
 - 2.2. LANSAREA
 - 2.3. RIDICAREA
 - 2.4. SCRIPETELE GRUIEI, GOLIREA, PUNEREA MOMELII ȘI ARIMAREA CAPTURII
 - 2.5. EVOLUȚII RECENTE
3. **PESCUITUL CU PLASE/CU PARAGATE/LA DANDINETĂ**
 - 3.1. DEPOZITAREA ECHIPAMENTULUI ȘI STABILITATEA
 - 3.2. LANSAREA PLASELOR ȘI A PARAGATELOR
 - 3.3. RIDICAREA
 - 3.4. ÎNDEPĂRTAREA PEȘTELUI, PUNEREA MOMELII ÎN PARAGATE
 - 3.5. PESCUITUL LA DANDINETĂ ȘI SISTEMELE MECANIZATE
4. **DRAGAREA ȘI PESCUITUL CU TRAULE LATERALE**
 - 4.1. STABILITATE ȘI MECANISM DE DEBLOCARE ÎN CONDIȚII DE SIGURANȚĂ
 - 4.2. VINCIURI, PARÂME ȘI COMENZI
 - 4.3. MANEVRAREA ECHIPAMENTULUI
5. **PESCUITUL CU PLASĂ PUNGĂ**
 - 5.1. NAVĂ AUXILIARĂ
 - 5.2. VINCIURI, DISPOZITIVE DE REMORCARE, MACARALE, FRÂNGHII ȘI ECHIPAMENTE DE RIDICARE
 - 5.3. ARIMAREA CAPTURII, STABILITATEA NAVEI ȘI LIBERTATEA DE MIȘCARE PE NAVĂ

**INSTALATI
DISPOZITIVÉ DE
OPRIRE ÎN CAZ
DE URGENȚĂ**

1. PESCUITUL CU TRAULE

ECHIPAMENT GREU, ÎNCĂRCĂTURI RIDICATE

AVEȚI GRIJĂ!

Manipularea panourilor grele ale traulelor, parâmele prinse la încărcături ridicate, încurcarea echipamentului, lansarea și ridicarea în condiții de navigare nefavorabile, toate acestea fac pescuitul cu traule o activitate periculoasă, care necesită acordarea permanentă a unei atenții deosebite.

PĂSTRAȚI DISTANȚA

PANOURILE GRELE ALE TRAULELOR, RULIUL ȘI TANGAJUL NAVEI: ȚINEȚI BRAȚELE ȘI MÂINILE DEPARTE DE PANOURI ÎN TIMPUL OPERĂRII ACESTORA!

Pregătirile pentru prinderea cu lanțuri a panourilor de portalul macaralei trebuie gândite cu atenție, iar operatorul vinciului trebuie să se asigure că nu există persoane în apropierea panourilor înainte de operarea vinciului.

PERICOLE ȘI CONSECINȚE

- Mâini sau brațe prinse între panou și navă.
- Mâini sau brațe prinse la trecerea lanțului prin deschidere.
- Panoul traulului se balansează la bord, riscând să lovească persoane.
- Vinciul este operat înainte ca persoana care manevrează lanțurile panoului să se îndepărteze de acesta.

MĂSURI DE CONTROL

MANIPULAREA PANOURILOR TRAULELOR

Asigurați-vă că puteți prinde ușor cu lanțuri panourile de portal prin utilizarea unei scări, dacă este necesar. Montați o balustradă suplimentară, la un nivel mai înalt, pentru a vă asigura că persoana care a urcat pentru a ajunge la panouri nu cade peste bord.

PRINDEREA CU LANȚURI

Nu atingeți cu mâna sau brațele deschiderile și lansați lanțurile după asigurarea panoului.

PANOUL TRAILULUI CARE SE BALANSEAZĂ LA BORDUL NAVEI

Sunt predispușe panourile ridicate prea sus să se balanseze la bordul navei și să lovească un membru al echipajului și există posibilitatea ca o bară sau balustradă să prevină acest lucru?

LOCALIZAREA MECANISMULUI DE MANEVRARE A VINCIULUI

Operatorul vinciului trebuie să se afle într-o poziție potrivită, astfel încât să poată vedea clar că membrii echipajului, care manevrează panourile traulelor și efectuează celelalte operațiuni, nu sunt în apropiere înainte de operarea vinciului. În cazul în care operatorul nu poate vedea toate persoanele implicate, trebuie stabilit un sistem de semnalizare.

PREVENIȚI RĂNIRILE

VINCIURILE FĂRĂ APĂRĂTORI ȘI PARÂMELE POT REPREZENTA UN PERICOL ATUNCI CÂND ALUNECAȚI ȘI CĂDEȚI

O simplă apărătoare, barieră sau balustradă de mână poate preveni căderea dumneavoastră pe vinciurile sau parâmele aflate în mișcare.



PERICOLE ȘI CONSECINȚE

- Căderea pe vinciul aflat în mișcare.
- Îmbrăcămintea agățată de firele metalice desprinse din parâma și pericolul de a fi tras în rolă sau vinci.
- Componente uzate care se defectează, conducând la rănire sau deces.
- Defectarea inelului sau a lanțurilor de remorcă, ceea ce poate conduce la rănire sau deces.
- Răniri ca urmare a transferării parâmelor pe durata operațiunilor cu traule îngemănate.



MĂSURI DE CONTROL

VINCIURI FĂRĂ APĂRĂTORI

Asigurați-vă că vinciul este prevăzut cu o apărătoare adecvată, astfel încât persoana care cade pe vinciul aflat în mișcare să fie în siguranță. O simplă balustradă de mână amplasată în fața vinciului ar putea fi suficientă pentru a preveni rănirea gravă sau decesul unei persoane.

PARÂME UZATE

Acestea sunt periculoase în cazul în care nu sunt protejate, întrucât firele metalice desprinse din parâma pot agăța îmbrăcămintea impermeabilă a membrilor echipajului și le pot trage mâinile sau picioarele în rolă. O apărătoare sau o balustradă care previne contactul cu parâma aflată în mișcare va elimina riscul.

COMPONENTE ȘI ECHIPAMENTE UZATE

- Mențineți vinciul în stare bună, cu dispozitive de oprire în caz de urgență, dispozitive de manevrare eficiente, frâne, cuplaj și dispozitiv de ghidare pe echipament.
- Asigurați-vă că rolele vinciului, rolele de pe punte, precum și scripeții și cheile de tachelaj sunt în stare bună.
- Componentele și garniturile uzate se pot defecta brusc, conducând la accidente.
- *Notă:* toate componentele utilizate pentru ridicare trebuie testate și evaluate pentru stabilirea sarcinii utile maxime și trebuie evaluate anual de o persoană competentă.

A se vedea modulul V și anexele.

LANȚURI DE REMORCARE

Asigurați-vă că inelul de remorcă, lanțurile/cablurile de remorcă și lanțurile de blocare sunt în stare bună și că toți membrii echipajului sunt informați cu privire la pericolele transferării încărcăturii și că aceștia se află la distanță în momentul respectiv.

PARÂME SLĂBITE

Nu stați pe parâmele slăbite aflate pe punte; În cazul în care lanțul de blocare alunecă, acesta se poate strânge brusc, ridicându-vă și probabil aruncându-vă peste bord.

ACTIVITATEA CU TRAULE ÎNGEMĂNATE — TRANSFERUL PARÂMEI

- Asigurați-vă că capătul mai greu al frânghiei aruncate este captușit pentru a scădea riscurile de accidentare atunci când aceasta este aruncată către echipajul de pe nava parteneră.
- Membrul echipajului care lansează cârligul cu scripete trebuie să fie conștient de pericolul ricoșării cârligului.
- Utilizați o bară lungă pentru a deschide cârligul cu scripete.

PREVENIȚI RĂNIRILE

NU VĂ ASUMAȚI RISCURI ÎNCERCÂND SĂ RIDICAȚI CAPTURA LA BORD

Acțiunea de prindere cu cârlig a frânghiei de ridicare a sacului, precum și cea de ridicare a sacului la bordul navei prezintă într-adevăr riscuri, în special ridicarea sacilor grei pe navă, care reduc, de asemenea, stabilitatea navei.

PERICOLE ȘI CONSECINȚE

- Căderea în apă ca urmare a aplecării peste bord.
- Lovirea provocată de sacul care se balansează.
- Navă în pericol de răsturnare din cauza încărcăturii grele.
- Membri ai echipajului prinși în tamburul plasei.
- Schimbări structurale aduse navei, ceea ce afectează stabilitatea acesteia.

MĂSURI DE CONTROL

FIXAREA PRIN CÂRLIG A CORDONULUI DE RIDICARE

- Asigurați-vă că membrul echipajului nu se află în pericol atunci când se apleacă peste balustradă pentru a fixa prin cârlig cordonul de ridicare. Pot fi efectuate modificări pentru ca această operațiune să fie mai sigură?
- Este necesară purtarea unui ham de siguranță în cazul în care nu este posibilă evitarea aplecării peste bord.

RIDICAREA SACULUI

Asigurați-vă că există metode eficiente de a preveni ca sacul să se balanseze în mod periculos și că operatorul vinciului poate vedea membrii echipajului care manipulează sacul.

RIDICAREA ÎNCĂRCĂTURII GRELE

- Ridicarea capturilor mari la bordul navei poate pune în pericol nava prin pierderea stabilității, în special în cazul în care un sac greu este ridicat atunci când este prezentă deja o încărcătură mare de pește pe punte.
- Peștele de pe punte trebuie depozitat în lăzi sau bazine pentru a preveni ca acesta să se deplaseze și să cauzeze înclinarea navei.
- Greutățile neprevăzute din sac, cum ar fi pietre sau mâl, pot exercita o presiune excesivă asupra macaralei și echipamentului, cauzând ruperea bruscă a acestora și rănirea membrilor echipajului. Încercarea de a ridica o greutate mare la bord poate conduce la răsturnarea navei și, într-o astfel de situație, plasa trebuie tăiată pentru a elibera încărcătura.

TAMBURUL PLASEI

Este necesar ca persoana care manevrează tamburul plasei să poată vedea membrii echipajului care manipulează plasa pentru a putea bloca imediat tamburul în caz de pericol. În caz contrar, este necesar un dispozitiv de manevrare suplimentar sau un dispozitiv de oprire de urgență în apropierea tamburului plasei.

STABILITATEA

În cazul în care echipamente precum tamburul plasei sau un vinci de tip „power block” sunt montate după construirea navei, trebuie efectuate evaluări pentru a se asigura că stabilitatea navei nu a fost compromisă.

A se vedea incidentul conex din modulul IV: 8. Lovit de o plasă care se balansa | Traumatism cranian și 9. Tras în tamburul plasei | Rănire la nivelul brațului

2. PESCUITUL CU VÂRȘE

PĂSTRAȚI DISTANȚA

NU COBORÂȚI ODATĂ CU VÂRȘELE!

Pescuitul cu vârșe a devenit o metodă de pescuit foarte populară în cazul navelor de mici dimensiuni, însă riscul de a rămâne prins în frânghie sau vârșă înseamnă că acesta este, de asemenea, o metodă periculoasă pentru membrii echipajului.

EFFECTUAȚI OPERAȚIUNILE ÎN CONDIȚII DE SIGURANȚĂ!

STRUCTURA CEA MAI SIMPLĂ ESTE ADESEA CEA MAI EFICIENTĂ

Luați în considerare modalitatea în care puteți pregăti activitatea de pescuit cu vârșe pe nava dumneavoastră astfel încât echipajul să lucreze în siguranță și eficient.

! PERICOLE ȘI CONSECINȚE

- Prinderea persoanei în frânghii și tragerea acesteia peste bord.
- Pericolul de a fi lovit de o vârșă.
- Mai multe vârșe sunt scoase din șir, punând în pericol echipajul.
- Nava este supraîncărcată și există riscul de scufundare sau de răsturnare.
- Munca este efectuată de o singură persoană.

✓ MĂSURI DE CONTROL

STRUCTURA NAVEI

- Asigurați-vă că structura navei vă permite desfășurarea activităților cu vârșe/coșuri în siguranță și eficient. Identificați posibilele obstacole în care frânghia sau vârșele s-ar putea prinde în momentul lansării.
- Pentru a reduce riscul ca membrii echipajului să rămână prinși în frânghie, luați în considerare dacă există posibilitatea să montați o barieră care să nu permită frânghiei să ajungă în zona în care echipajul manipulează vârșele.
- Luați în considerare dacă există posibilitatea unei structuri îmbunătățite pentru a permite vârșelor să fie lansate de pe punte prin poarta situată pe cadrul pupei sau de pe o rampă de lansare, în timp ce echipajul se află la distanță.

A se vedea noile evoluții în paginile care urmează.

NUMĂRUL DE VÂRȘE

Este limitat numărul vârșelor de pe fiecare „șir” la numărul vârșelor cu care se poate lucra ușor și în siguranță în spațiul disponibil al punții? Ar fi semnificativ mai sigură reducerea numărului de vârșe de pe fiecare șir și utilizarea unor șiruri suplimentare?

STIVUIREA VÂRȘELOR

- Asigurați-vă că vârșele sunt stivuite în mod sigur și sunt pregătite pentru lansare, astfel încât acestea să nu cadă sub influența mișcării navei, afectând ordinea pentru lansare.
- Dispuneți de un sistem clar de marcare a vârșei din șir care a fost îndepărtată pentru a fi reparată înainte de lansare?

STABILITATEA

- Luați în considerare stabilitatea navei dumneavoastră, în special atunci când lanșați și ridicați vârșe într-o zonă nouă de pescuit, când este foarte tentant să utilizați cât mai multe vârșe.
- Stivuirea vârșelor la un nivel înalt și transportarea unei lungimi semnificative de frânghie pe punte vor avea efecte grave asupra stabilității navei și a bordului liber.
- O navă cu o încărcătură ridicată poate părea sigură în condiții de apă calmă, însă acestea se pot schimba rapid. Nava poate lua o cantitate mică de apă la bord sau echipamentul își poate schimba direcția, conducând la răsturnarea navei!

MUNCA DESFĂȘURATĂ DE O SINGURĂ PERSOANĂ

Luați în considerare siguranța dumneavoastră înainte de a vă gândi la numărul de vârșe cu care puteți lucra.

A se vedea modulul I: 18. Operațiuni de lucru desfășurate de o singură persoană.

PĂSTRAȚI DISTANȚA

LANSAREA VÂRȘELOR POATE FI PERICULOASĂ; ACEASTA TREBUIE EFECTUATĂ CU ATENȚIE

Încercați să țineți echipajul departe de frânghii. În mod ideal, utilizați un sistem automat de lansare.



PERICOLE ȘI CONSECINȚE

- pericolul de a fi tras peste bord și de înecare
- pericolul de strivire a piciorului din cauza unei frânghii prinse în jurul acestuia
- pericolul de a fi lovit de o vâșă



MĂSURI DE CONTROL

PLANUL DE ACȚIUNE

Elaborați un plan de acțiune clar, care să conțină atribuțiile fiecărui membru al echipajului.

SITUAȚII DE URGENȚĂ LA LANSARE

- Dumneavoastră și echipajul dumneavoastră trebuie să luați în considerare posibilele situații de urgență care pot avea loc și cele mai bune măsuri care trebuie luate în astfel de situații.
- Asigurați-vă că toate persoanele poartă un echipament individual de plutire și poartă un cuțit pentru a se elibera prin tăierea frânghiei.

ÎNTREGUL ECHIPAJ TREBUIE SĂ FIE PREGĂTIT

După ce ați lansat geamandura de pescuit și odgonul de remorcare, asigurați-vă că întregul echipaj este pregătit înainte de lansarea ancorei.

PĂSTRAȚI DISTANȚA

Păstrați distanța de frânghii în timp de manipulați vâșele peste balustradă.

VITEZA DE LANSARE

Este posibil ca o ușoară reducere a vitezei de lansare mai mică să pună mai puțină presiune asupra echipajului și să conducă la o operațiune de lansare mai sigură?

A se vedea incidentul conex din modulul IV: 6. Prins în bucla frânghiei (pescuitul cu vâșe) | Răni la nivelul picioarelor

PREVENIȚI RĂNIRILE

RIDICAREA VÂRȘELOR ESTE O OPERAȚIUNE REPETITIVĂ ȘI ESTE UȘOR SĂ VĂ PIERDEȚI CONCENTRAREA ȘI SĂ VĂ PRINDEȚI MÂINILE ÎN FRÂNGHIA ECHIPAMENTULUI DE RIDICARE

! PERICOLE ȘI CONSECINȚE

- Mâini prinse în dispozitivul de ridicare; pierderea degetelor.
- Dispozitivul de ridicare răstoarnă nava.
- Imposibilitatea de a opri dispozitivul de ridicare are drept consecință lovirea operatorului cu ancora sau vârșă.

✓ MĂSURI DE CONTROL

ECHIPAMENT DE RIDICARE CU ROATĂ PROFIL V

- Asigurați-vă că rolele sunt în stare bună și că există un unghi al parâmei bun pentru a ține frânghia bine strânsă, asigurând că aceasta nu se desprinde brusc de pe rolă și pune echipajul în pericol.
- Dispozitivul opritor trebuie amplasat corect pentru a asigura că frânghia este scoasă din profilul V al rolelor.
- Operarea unui echipament de ridicare cu roată profil V fără a utiliza un dispozitiv opritor este foarte periculoasă, întrucât frânghia poate fi trasă și mâinile persoanei care manipulează frânghia dispozitivului de ridicare pot fi prinse în role.

ECHIPAMENT DE RIDICARE CU CABESTAN

- Acesta necesită atenție deosebită, întrucât suprapunerea buclelor frânghiei poate trage rapid mâinile operatorului în tambur.
- Este esențial să încetiniți procesul pentru a ghida fiecare buclă în tambur, iar operatorul trebuie să se asigure că nu pot fi prinse haine largi sau manșete în frânghia din jurul tamburului.
- În mod ideal, acest tip de echipament de ridicare poate fi înlocuit cu echipamentul de ridicare cu roată profil V, care este mult mai sigur.

ECHIPAMENT DE RIDICARE CU MAI MULTE ROȚI

Este necesară o atenție deosebită pentru a ghida buclele frânghiilor pe role, iar operatorii trebuie să fie atenți ca hainele acestora să nu fie prinse de frânghie în role.

DISPOZITIVUL DE MANEVRE AL ECHIPAMENTULUI DE RIDICARE

- Dispozitivul de manevrare trebuie să fie în stare bună, iar operatorul echipamentului de ridicare trebuie să aibă acces rapid la acesta.
- Montați o apărătoare în jurul dispozitivului de manevrare pentru a vă asigura că acesta nu poate fi operat accidental sau acționat de echipamentul de pescuit.
- Dispozitivele de manevrare care sunt prevăzute cu o funcție de viteză ar trebui să fie preferate în locul dispozitivelor care sunt prevăzute doar cu o funcție de pornire-oprire.

PUTERA ECHIPAMENTULUI DE RIDICARE

- O putere mare a echipamentului de ridicare de pe nava de mici dimensiuni poate conduce la răsturnarea acesteia în cazul în care vârșele rămân prinse în obstacol pe fundul mării.
- Verificați funcția supapei de suprapresiune a sistemului hidraulic a echipamentului de ridicare și reduceți puterea astfel încât aceasta să fie suficientă pentru a ridica șirul de vârșe în mod eficient, dar nu atât de mare pentru a pune în pericol nava.

NU LĂSAȚI NICIODATĂ ECHIPAMENTUL DE RIDICARE NESUPRAVEGHEAT

Lăsarea echipamentului de ridicare nesupravegheat este tentantă, în special atunci când ridicați cablul lung al ancorei și lăsați dispozitivul de manevrare al echipamentului pentru efectuarea altor sarcini. În unele cazuri, membrul echipajului se întoarce prea târziu pentru a opri ancora/greutatea care lovește scripetele gruiei, iar în timp ce acesta se întoarce pentru a ajunge la dispozitivul de manevrare, ancora/greutatea se balansează, lovindu-l în zona capului.

AVEȚI GRIJĂ DE SPATELE DUMNEAVOASTRĂ

ÎNTRUCÂT VEȚI MANIPULA FOARTE MULTE VÂRȘE ÎN FIECARE ZI DE LUCRU, AVEȚI GRIJĂ DE CORPUL DUMNEAVOASTRĂ! MANIPULAȚI-LE CORECT

Evitați aplecarea și răsucirea atunci când manipulați vârșele. Atunci când le transportați, țineți-le în zona pieptului, având spatele drept și îndoiiți genunchii atunci când le puneți jos.



PERICOLE ȘI CONSECINȚE

- Afecțiuni ale membrilor superioare și ale spatelui ca urmare a manipulării manuale repetate.
- Navă în pericol de răsturnare în cazul în care recipientele se umplu cu apă sau se deplasează.



MĂSURI DE CONTROL

SCRIPETELE GRUIEI

- Asigurați-vă că acesta este în stare bună și că este montat la o înălțime care permite ridicarea vârșelor la bord cu minimum de efort manual și fără ca membrul echipajului să fie nevoit să se aplece prea mult, să se întindă și să ridice fiecare vârșă peste balustradă.
- Acesta trebuie să țină în loc frânghia, inclusiv la înclinarea puternică a navei. Ultimele evoluții în domeniu au condus la realizarea unei role cu un diametru mare, montată pe parapet pentru a ajuta la ridicarea vârșelor la bord.
- Vârșele pot fi ridicate la bord fără a fi necesară ridicarea manuală, conducând astfel la o operațiune de ridicare mai sigură și mai eficientă.

A se vedea pagina următoare.

GOLIREA ȘI PUNEREA MOMELII

Vârșele trebuie să fie situate la o înălțime de lucru confortabilă pentru îndepărtarea capturii și repunerea momelii cu un efort minim de ridicare și aplecare, întrucât vârșă este transportată de pe scripetele/rola de ghidare a gruiei pe poziția de lansare.

ARIMAREA CAPTURII DE PEȘTE PE PUNTE

- Pe navele de mici dimensiuni, crustaceele și moluștele sunt depozitate adesea în cutii sau lăzi pe punte. Este necesar să luați măsuri pentru a preveni deplasarea recipientelor în condiții meteorologice nefavorabile sau blocarea sabordurilor de furtună.
- Este necesară acoperirea recipientelor, întrucât, în condiții meteorologice nefavorabile, acestea se pot umple rapid cu apă și pot conduce la răsturnarea navei.

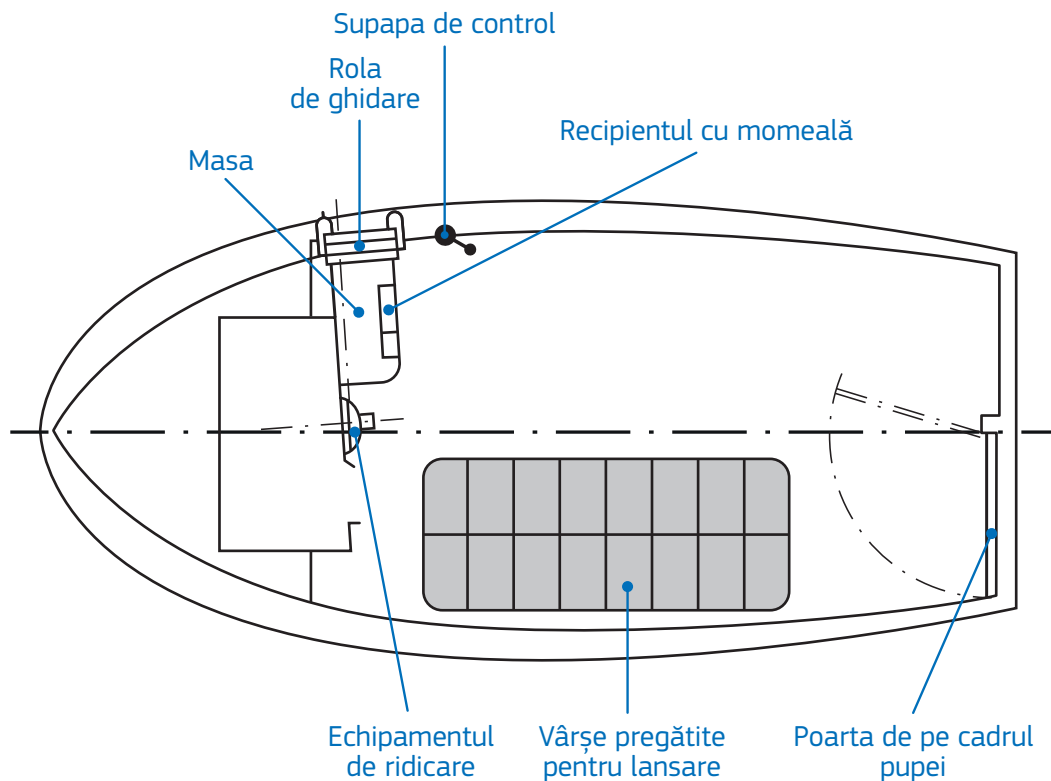
EFFECTUAȚI OPERAȚIUNILE ÎN CONDIȚII DE SIGURANȚĂ!

EVOLUȚIILE RECENTE OFERĂ O ÎMBUNĂȚĂȚIRE A SIGURANȚEI

O evoluție recentă constă în montarea unei porți pe cadrul pupei pentru a permite lansarea vâșelor direct de pe punte. La începutul lansării, frânghia geamandurii pentru pescuit este slăbită și atașată unei ancore care este suspendată deasupra cadrului pupei cu un zăvor acționat de o curea.

Capătul șirului de vâșe este fixat de ancoră, iar toți membrii echipajului se îndepărtează de vâșe și frânghie. Cureaua este lansată în poziție dreaptă, eliberând ancora, iar vâșele sunt lansate consecutiv în mare prin poartă.

O altă îmbunătățire constă în montarea unei role de ghidare de dimensiuni mari pe parapet pentru a ridica vâșele la bord fără a fi necesară ridicarea manuală. Rolele de ghidare verticale susțin frânghia peste rola de ghidare principală aflată în poziție orizontală, iar vâșele sunt ridicate direct pe o masă pentru golirea și repunerea momelii.



III-1. Structura unei nave cu dimensiunea de 9,8 m cu rolă de ghidare pentru ridicarea vâșelor și poartă pe cadrul pupei (adaptat din Seafish, Regatul Unit).

3. PESCUITUL CU PLASE/CU PARAGATE/LA DANDINETĂ

PREVENIȚI RĂNIRILE

EVITAȚI SĂ FIȚI PRINS ÎN PLASE SAU CÂRLIGE

Activitățile de pescuit cu plase, cu paragat și la dandinetă sunt luate în considerare împreună, deoarece prezintă riscuri similare, chiar dacă există anumite riscuri asociate fiecărei metode pe pescuit în parte.

NU SUPRAÎNCĂRCAȚI NAVA

ECHIPAMENTUL DEPOZITAT PE PUNTE VA AFECTA NEGATIV STABILITATEA

Pe navele de pescuit de mici dimensiuni, este ușor să încărcați excesiv nava și să supraîncărcați puntea. Gândiți-vă la încărcătură.

PERICOLE ȘI CONSECINȚE

- Echipamentul de pescuit depozitat pe punte poate supraîncărca puntea, iar stabilitatea poate fi insuficientă.
- Echipamentul depozitat pe punte poate bloca sabordurile de furtună și, prin urmare, apa nu se poate scurge rapid de pe navă.

MĂSURI DE CONTROL

DEPOZITAREA PLASELOR/PARAGATELOR

- În cazul în care sunt utilizate lăzi sau recipiente pentru depozitarea plaselor/parâmelor, asigurați-vă că acestea sunt fixate pe punte și că nu vor aluneca în condiții de mare agitată, reducând stabilitatea navei.
- Lăzile sau recipientele trebuie să fie prevăzute cu guri de scurgere adecvate și trebuie acoperite pentru a preveni umplerea rapidă a acestora cu apă, ceea ce poate conduce la răsturnarea navei.

DEPOZITAREA GEAMANDURII DE PESCUIT ȘI A ANCOREI

- Asigurați-vă că acestea sunt depozitate într-un loc unde membrii echipajului pot ajunge ușor, fără a exista riscul de împiedicare sau de cădere.
- Asigurați-vă că acestea nu blochează vizibilitatea din timonerie.

SABORDURILE DE PARAPET

- Asigurați-vă că obiectele de pe punte nu blochează sabordurile de parapet.
- Obiectele grele trebuie depozitate sub punte.

3.2. LANSAREA PLASELOR ȘI A PARAGATELOR

EVITAȚI SĂ FIȚI PRINS ÎN ACESTEA

LANSAREA PLASELOR ȘI A CÂRLIGELOR POATE FI PERICULOASĂ

Plasa monofilament fină se prinde ușor de îmbrăcăminte, ceasuri, inele etc. și puteți fi tras peste bord. Cârligele prezintă pericole evidente și este necesar să lucrați cu mare atenție.



PERICOLE ȘI CONSECINȚE

- Plasa se prinde de haine sau alte obiecte și poate trage membrii echipajului peste bord.
- Membrul echipajului stă pe plasă și este încurcat în aceasta, fiind tras peste bord.
- Cârligele se agață de un membru al echipajului, fie sfâșiind pielea sau agățându-se în os și există posibilitatea ca acesta să fie tras peste bord.



MĂSURI DE CONTROL

- Îndepărtați-vă ceasul de mână sau bijuteriile și purtați mănuși adecvate.
- Fără elemente care pot fi agățate: asigurați-vă că îmbrăcăminte nu are elemente care pot fi agățate.
- Echipament individual de plutire: purtați un echipament individual de plutire care este strâns pe corp și nu are elemente care pot fi agățate. Așezați capătul curelei vestei astfel încât să nu fie la vedere.
- Aveți la îndemână un cuțit ascuțit pentru a elibera orice persoană prinsă în plasă sau cârlig.
- Statul pe plasă: Este preferabilă aruncarea plaselor din lăzi atunci când se lucrează pe punte pentru a evita ca echipajul să stea pe plasă.
- Rampa de lansare: va evita prinderea echipamentului din lăzi de membrii echipajului, întrucât plasele vor fi ridicate vertical și nu trase.
- Lansarea cu mâna: trebuie evitată atunci când utilizați paragatate. Este mult mai sigur să agățați cârligele cu nadă de buclele parâmei și să utilizați o rampă de lansare sau să aruncați paragatate din lăzi cu un dispozitiv de aruncare.

PREVENIȚI RĂNIRILE**UN ECHIPAMENT DE RIDICARE EFICACE ESTE MAI EFICIENT ȘI MAI SIGUR**

Asigurați-vă că echipamentul de ridicare este potrivit pentru operațiunea dumneavoastră și că este în stare bună.

! PERICOLE ȘI CONSECINȚE

- Prinderea mâinilor sau a brațelor în echipamentul de ridicare;
- Desprinderea echipamentului de pe scripete riscă să rănească membrii echipajului;
- Deplasarea necontrolată a echipamentului pe punte
- Dispozitivul de manevrare nu funcționează.

✓ MĂSURI DE CONTROL**ECHIPAMENTUL DE RIDICARE A PLASEI**

Existe diverse tipuri de echipamente de ridicare a plasei care variază de la un simplu tambur rotativ la echipamente complexe formate din mai multe tambururi sau tipuri de conveier. Este importantă montarea unor apărători pentru a proteja membrii echipajului.

ECHIPAMENTUL DE RIDICARE A PARAGATELOR

În mod normal, va fi utilizat un echipament de ridicare cu o roată profil V sau cu mai multe roată. În cazul echipamentului cu roată profil V, este important ca dispozitivul opritor să fie montat și să fie în stare bună, altfel parâma nu va ieși din rolă și se poate răsuci în jurul acesteia, blocând parâma și punând în pericol echipajul.

DESPRINDEREA FRÂNGHIEI DE PE ROLĂ

În cazul pescuitului cu plasă și paragat, desprinderea bruscă a uneltelor de pescuit de pe rolă poate conduce la rănirea echipajului. Este esențial ca echipamentul de ridicare să fie păstrat în stare bună de funcționare, iar echipamentul de pescuit să nu se desprindă accidental de pe rolă.

PIESELE DE GHIDARE

În cazul în care o piesă de ghidare sau o macara este utilizată pentru a ridica plasele și paragatele la bord, aceasta trebuie să susțină echipamentul inclusiv atunci când nava se înclină mult, altfel echipamentul poate aluneca pe punte, punând în pericol echipajul. În cazul în care nu este utilizată o piesă de ghidare, echipamentul de ridicare trebuie să poată urma direcția echipamentului.

MECANISMUL DE MANEVRARE

- Mecanismul de manevrare trebuie să fie în stare bună și este necesar ca operatorul echipamentului de ridicare să poată ajunge cu ușurință la acesta. Asigurați-vă că mecanismul de manevrare nu poate fi operat în mod accidental sau acționat de echipamentul de pescuit.
- Dispozitivele de manevrare care sunt prevăzute cu o funcție de viteză ar trebui să fie preferate în locul dispozitivelor care sunt prevăzute doar cu o funcție de pornire-oprire.

3.4. ÎNDEPĂRTAREA PEȘTELUI, PUNEREA MOMELII ÎN PARAGATE

LUAȚI PAUZE REGULATE

SARCINILE REPETITIVE POT FI MAI MULT DECÂT PLECTISITOARE

Afecțiunile musculo-scheletice pot apărea ca urmare a efectuării unor sarcini care necesită apucarea și manevrarea cu degetele și mâinile în mod continuu.



PERICOLE ȘI CONSECINȚE

- Afecțiuni musculo-scheletice din cauza activităților de manipulare a peștelui din plasă.
- Răniri la nivelul ochilor și al feței cauzate de „cârlige zburătoare”.
- Afecțiuni musculo-scheletice cauzate de punerea momelii în cârlige.



MĂSURI DE CONTROL

ÎNDEPĂRTAREA PEȘTELUI

Îndepărtarea peștelui din plasă sau cârlige reprezintă o activitate care necesită utilizarea degetelor pentru a apuca și a manipula peștele. Această activitate, repetată de sute de ori în fiecare zi, prezintă într-adevăr riscul de apariție a afecțiunilor musculo-scheletice. Se recomandă luarea unor pauze regulate prin rotația diferitelor sarcini atribuite membrilor echipajului.

DECROȘAREA PEȘTELUI

În cazul în care există un risc de rănire la nivelul ochilor sau al feței din cauza „cârligelor zburătoare” care se pot bloca în rolele de decroșare și apoi se pot desprinde cu viteză în momentul în care se rupe guta, este necesară purtarea unor viziere.

PUNEREA MOMELII ÎN CÂRLIGELE PARAGATELOR

Există riscul de afecțiuni musculo-scheletice din cauza tipului de muncă intensă care implică folosirea degetelor și încheieturilor. Este recomandată luarea unor pauze mici și frecvente, desfășurarea activității într-o poziție confortabilă care evită aplecarea și păstrarea mâinilor calde prin scufundarea lor periodică în apă. Spălați-vă bine mâinile pentru a vă proteja împotriva infecțiilor care pot fi cauzate de momeală.



III-1. Manipularea peștelui (Dimitrios Damalas © Uniunea Europeană)

PREVENIȚI RĂNIRILE

ECHIPAMENTELE DE PESCUIT POT FI PERICULOASE; AVEȚI GRIJĂ LA ECHIPAMENTELE CU CÂRLIGE

PERICOLE ȘI CONSECINȚE

- Răni cauzate de cârlige.
- Afecțiuni musculo-scheletice.
- Răni cauzate de utilizarea echipamentului.

MĂSURI DE CONTROL

ECHIPAMENTUL DE PESCUIT LA DANDINETĂ

- Asigurați-vă că rolele tambur sau rolele tip „gurdie” pentru prinderea macroului sunt fixate în siguranță la o înălțime care permite membrilor echipajului să le opereze în mod confortabil și în siguranță.
- Nadele și cârligele aflate pe punte sau peste copastie sunt periculoase pentru membrii echipajului.
- Este necesară montarea unor apărători sau bariere acolo unde se impune.
- Rolele tambur ale dandinetei cu acționare mecanică trebuie să fie prevăzute cu un dispozitiv de oprire aflat în apropierea persoanei care operează rola tambur.

SISTEME MECANIZATE/ELECTRONICE

- Sistemele electromecanice de pescuit la dandinetă trebuie utilizate doar de persoanele care au urmat un curs de instruire privind utilizarea în siguranță a unui astfel de echipament.
- Este necesară amplasarea unor apărători atunci când acestea sunt utilizate, iar echipamentul trebuie să fie izolat de sursa de putere atunci când se efectuează curățarea sau întreținerea acestuia.

SISTEM MECANIZAT DE PESCUIT CU PARAGATE

- Acesta poate fi un sistem simplu care utilizează o nadă oarecare sau un sistem mecanizat care prinde nada de cârlige cu ajutorul unei mașini de precizie de prindere a momelii; aceasta ridică și îndepărtează peștele, curăță cârligele și le încarcă pe barele de depozitare pentru a le pregăti de lansare.
- Indiferent dacă sistemul este simplu sau complex, este esențial ca echipajul să fie pe deplin instruit cu privire la modul de utilizare, modul de curățare și pericolele pe care acesta le poate prezenta.

PĂSTRAȚI ECHILIBRUL

AVEȚI GRIJĂ SĂ MENȚINEȚI ECHILIBRUL ȘI STABILITATEA

Dragarea și pescuitul cu beam-traule sunt abordate împreună aici deoarece ambele folosesc bige pentru a ridica echipamentul în afara bordului și ulterior pentru a tracta echipamentul de pescuit greu pe fiecare parte a navei (excepție fac navele care manipulează dragele sau traulul lateral de pe o macara portal). O preocupare principală legată de acest tip de pescuit este stabilitatea navei. Greutatea uneltelor de pescuit este esențială și trebuie acordată o atenție deosebită menținerii echilibrului navei. Problemele apar atunci când dragele sau plasele devin foarte grele din cauza pietrelor sau atunci când uneltele rămân prinse într-un obstacol pe fundul mării. Este esențial să se evite distribuția inegală a unei încărcături prea mari pe navă.



III-2. Navă de pescuit cu drage (Sara Monteiro © Uniunea Europeană)

PĂSTRAȚI-VĂ STABILITATEA

VERIFICAȚI STABILITATEA ȘI MECANISMELE DE DEBLOCARE

Stabilitatea trebuie verificată de către un arhitect naval calificat atunci când nava este echipată pentru prima dată pentru pescuitul cu drage sau cu beam-traule.

În cazul în care stabilitatea este insuficientă, acest lucru poate conduce la răsturnare.

MĂSURI DE CONTROL

STABILITATE

Pescuitul cu beam-traule sau pescuitul cu drage implică ridicarea de echipament greu de pe bigi, care are drept consecință forțe mari de înclinare a navei. Este esențial ca stabilitatea să fie verificată corespunzător atunci când nava este echipată pentru aceste metode de pescuit. Toate persoanele care dețin controlul asupra navei trebuie să fie conștiente de pericolele distribuirii inegale a încărcăturii și de nevoia de a evita subîncărcarea navei atunci când lucrează cu echipamente de pescuit.

MECANISME DE DEBLOCARE ÎN CONDIȚII DE SIGURANȚĂ

Pentru a reduce pericolul în situația în care uneltele rămân prinse într-un obstacol pe fundul mării, bigile trebuie echipate cu un mecanism de deblocare pentru a transfera sarcina de la capătul bigii către partea laterală a navei. De regulă, astfel de mecanisme eliberează scripetele de remorcare al bigii de-a lungul unui cablu până la parapet, prin urmare, riscul de răsturnare a navei este redus semnificativ.

UNELTE PRINSE ÎNTR-UN OBSTACOL DE PE FUNDUL MĂRII

- Atunci când încercați să eliberați uneltele prinse într-un obstacol, asigurați-vă că toate persoanele sunt conștiente de pericolul reprezentat de sarcina inegală care poate conduce la răsturnarea navei.
- Este necesară purtarea vestelor de salvare, închiderea bocaporturilor și a ușilor și informarea autorităților responsabile cu paza coastelor.

MONTAȚI APĂRĂTORI

EFECTUAȚI OPERAȚIUNILE ÎN CONDIȚII DE SIGURANȚĂ!

Montați apărători sau bariere, înlocuiți componente uzate și asigurați-vă că operatorul vinciului poate vedea ceea ce se întâmplă.



PERICOLE ȘI CONSECINȚE

- Membrul echipajului cade peste vinciul rotativ sau este prins în parâma, iar piciorul sau mâna este tras/ă în rolă.
- Componentele uzate se defectează, conducând la rănire sau deces.
- Vinciul este operat înainte de a se verifica dacă în zona de acționare a acestuia nu se află niciun membru de echipaj, ceea ce conduce la răniri sau deces.



MĂSURI DE CONTROL

VINCI NESUPRAVEGHEAT/PARÂMĂ UZATĂ

- Asigurați-vă că vinciul este prevăzut cu o apărătoare adecvată, astfel încât persoana care cade peste vinciul aflat în mișcare să fie în siguranță. O simplă balustradă de mână amplasată în fața vinciului ar putea fi suficientă pentru a preveni rănirea gravă sau decesul unei persoane.
- Destrămarea parâmei poate fi periculoasă în cazul în care acestea nu este protejată, întrucât firele metalice desprinse din parâma pot agăța îmbrăcămintea impermeabilă a membrilor echipajului și pot trage mâinile sau picioarele acestora în rolă.
- O apărătoare sau o barieră care previne contactul cu parâma aflată în mișcare va elimina riscul.

COMPONENTE ȘI ECHIPAMENTE UZATE

Mențineți vinciul în stare funcțională cu dispozitive de oprire în caz de URGENȚĂ, dispozitive de manevrare, frâne, cuplaj și dispozitive de ghidare eficiente montate pe echipament. Asigurați-vă că rolele de ghidare ale vinciului, rolele, bigile, coloanele, macaralele, cheile de tachelaj și parâmele sunt în stare funcțională. Componentele și garniturile uzate se pot defecta brusc, conducând la accidente.

NB: toate componentele utilizate pentru ridicare trebuie testate și evaluate pentru stabilirea sarcinii utile maxime și trebuie evaluate anual de o persoană competentă. (A se vedea modulul VI.) Este necesară afișarea unor panouri informative pentru a indica direcția de mișcare.

LOCALIZAREA MECANISMULUI DE MANEVRARE A VINCIULUI

- Operatorul vinciului trebuie să se afle într-o poziție potrivită astfel încât să poată vedea în mod clar că membrii echipajului care manevrează traulele laterale/dragele și efectuează celelalte operațiuni nu sunt în apropiere înainte de operarea vinciului. În cazul în care operatorul nu poate vedea toate persoanele implicate, trebuie stabilit un sistem de semnalizare.
- Mecanismul de manevrare a vinciului trebuie să fie protejat și în siguranță pentru a preveni utilizarea accidentală, de exemplu prinderea îmbrăcămintei persoanei în frânghie/plasă.

PĂSTRAȚI DISTANȚA

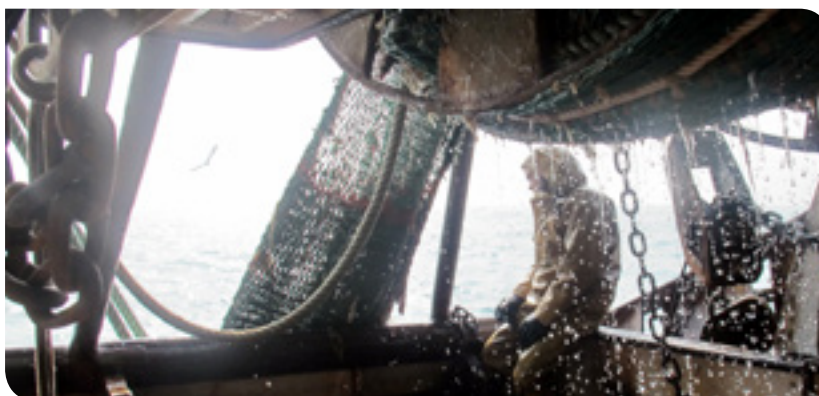
PĂSTRAȚI CONTROLUL ASUPRA ECHIPAMENTULUI GREU ȘI NU VĂ ÎNTINDEȚI PEA MALT

Echipamentul greu trebuie să fie întotdeauna sub control pentru siguranța echipajului. Aveți grijă atunci când vă întindeți peste bord.



PERICOLE ȘI CONSECINȚE

- membri ai echipajului striviți de echipamentul greu care se balansează sau alunecă.
- cădere în apă ca urmare a întinderii peste bord.
- lovire cauzată de sacul sau draga care se balansează.
- încărcătura prea mare prezintă riscul de răsturnare a navei.



III-3. Manevrarea echipamentului (Laurent Markovic © Uniunea Europeană)



MĂSURI DE CONTROL

MENȚINEREA SUB CONTROL

- Asigurați-vă că există mijloace eficiente de menținere sub control a traulelor laterale/dragelor pentru a preveni balansarea, rostogolirea sau alunecarea echipamentului pe punte și rănierea membrilor echipajului.
- Fixați echipamentul pentru a preveni deplasarea acestuia și asigurați-vă că membrii echipajului pot efectua reparații fără a exista riscul de rănire.

FIXAREA PRIN CÂRLIG A CORDONULUI DE RIDICARE

- Asigurați-vă că membrul echipajului nu se află în pericol atunci când se apleacă peste balustradă pentru a fixa prin cârlig cordonul de ridicare. Pot fi efectuate modificări pentru ca această operațiune să fie mai sigură?
- Este necesară purtarea unui ham de siguranță în cazul în care nu este posibilă evitarea aplecării peste bord.

RIDICAREA SACULUI/DRAGEI

- Asigurați-vă că există mijloace eficiente de prevenire a balansării sacului/dragei și a punerii în pericol a echipajului atunci când acestea sunt ridicate pentru a fi golite.

ÎNCĂRCĂTURĂ PEA MARE

- Veți ști dacă traulele/dragele conțin o încărcătură prea mare (mâl sau pietre etc.)? Încărcăturile mari pot cauza defectarea bigilor, putând conduce la rănierea membrilor echipajului. Încercarea de a ridica o încărcătură mare la bord poate conduce la pierderea stabilității, riscându-se răsturnarea navei.
- Este necesară acordarea unei atenții deosebite și instruirea echipajului să stea departe atunci când sunt ridicate încărcături mari.

A se vedea incidentul conex din modulul IV: 11. Golirea dragei, întinderea prea mult peste bord! | Cădere peste bord.

5. PESCUITUL CU PLASĂ PUNGĂ

GÂNDIȚI-VĂ LA SIGURANȚĂ!

PLASE MARI, CAPTURI MARI, RISCURI MARI!

Utilizarea unei plase pungă pentru a prinde specii pelagice prezintă riscul ca o mare cantitate de pește din plasă să pună în pericol nava. Manevrarea unei plase mari cu cantități semnificative de pește și încărcăturile ridicate la bord vor prezenta riscuri reale pentru membrii echipajului.

A se vedea incidentul din modulul IV: 4. Capturi pentru profituri mai mari | Răsturnare.



III-4. Navă de pescuit cu plasă pungă (Sara Monteiro © Uniunea Europeană)

AVEȚI GRIJĂ

OPERAȚIUNILE DESFĂȘURATE CU O NAVĂ AUXILIARĂ SUNT PERICULOASE

Lansarea și recuperarea navei auxiliare poate fi periculoasă pentru toate persoanele implicate, iar membrii echipajului care manevrează nava sunt în pericol atunci când sunt transbordați. De asemenea, există pericolele evidente generate de condițiile mării pentru o astfel de navă de mici dimensiuni.

PERICOLE ȘI CONSECINȚE

- Ruperea cablurilor/frânghiilor sau blocarea acestora în scripete, în momentul lansării sau al recuperării navei auxiliare de pe/pe navă, conducând la rănierea membrilor echipajului.
- Căderea peste bord în momentul transbordării pe sau de pe nava auxiliară.
- Răsturnarea navei auxiliare ca urmare a condițiilor maritime.

MĂSURI DE CONTROL

- Nava trebuie echipată corespunzător pentru a efectua în condiții de siguranță lansarea și recuperarea navei auxiliare. Vinciurile, macaralele și toate cablurile, frânghiile, rolele, scripetii etc. trebuie menținute în stare funcțională.
- Pentru a contribui la îmbarcarea/debarcarea în siguranță pe/de pe nava auxiliară, montați o platformă sau scară adecvată pentru a permite membrilor echipajului să treacă în siguranță pe și de pe navă.
- O balustradă de mână sau un stâlp fixat(ă) la o înălțime corespunzătoare pe nava auxiliară pentru a oferi o susținere a mâinilor va permite persoanei să își redobândească echilibrul atunci când ajunge pe navă.
- Atunci când o persoană urcă sau coboară de pe nava auxiliară, persoana aflată în timonerie și cele care intră în contact cu nava auxiliară trebuie să acorde o atenție deosebită pentru a întreprinde rapid acțiuni în cazul în care persoana respectivă cade.
- Este necesară purtarea unui echipament individual de plutire de către toate persoanele care lucrează pe puntea navei și, în special, de către persoanele care lucrează pe nava auxiliară.
- Este obligatorie existența unei comunicări prin radio între navă și nava auxiliară.
- Nava auxiliară trebuie echipată cu compartimente flotante, astfel încât, inclusiv atunci când se umple cu apă, să nu se scufunde.



III-5. Navă de pescuit cu plasă pungă prevăzută cu o navă auxiliară (Jean-Noël Druon © Uniunea Europeană)

5.2. VINCIURI, DISPOZITIVE DE REMORCARE, MACARALE, FRÂNGHII ȘI ECHIPAMENTE DE RIDICARE

AVEȚI MARE GRIJĂ

OPERAȚIUNI DE RIDICARE ȘI DESCĂRCARE

Operațiunile efectuate cu vinciuri, dispozitive de remorcare, macarale etc. sunt responsabile în general de accidentele grave de muncă. În cazul operațiunilor cu plasă pungă, cantitatea de pește manipulată, atât atunci când captura este strânsă din plasă în recipiente, cât și atunci când aceasta este descărcată, crește probabilitatea producerii unor astfel de accidente.



PERICOLE ȘI CONSECINȚE

- Ruperea frânghiilor sau a echipamentului de ridicare sub greutatea încărcăturii și răsucirea acestora, cauzând rănirea echipajului.
- Ruperea frânghiilor atunci când se formează un nod și acesta rămâne blocat în vinci sau în echipamentul de ridicare.
- Prinderea hainelor sau a membrilor în scripeți, echipamentele de ridicare sau role.
- Căderea încărcăturii în momentul ridicării acesteia, conducând la decesul sau la rănirea membrilor echipajului.



MĂSURI DE CONTROL

ÎNTREȚINERE

- Toate echipamentele și frânghiile trebuie verificate periodic și menținute în stare bună de funcționare.
- Frânghiile uzate trebuie înlocuite.
- Frânghiile expuse la razele soarelui trebuie verificate periodic și înlocuite în cazul în care este necesar.
- Asigurați-vă că întregul echipament de ridicare este corespunzător pentru încărcătura care urmează să fie ridicată. (A se vedea secțiunea privind echipamentul de muncă din modulul VI)

ECHIPAREA NAVEI

- Montați mănere sau balustrade acolo unde este cazul pentru a preveni ca persoanele să cadă peste frânghiile/cablurile aflate în mișcare sau echipament.
- Montați un echipament de remorcare a plaselor pungă cu sistem de autotensionare pentru a evita riscul ca un membru al echipajului să fie prins în echipamentul de remorcare
- Poziționarea roților utilizate pentru uscarea echipamentului la o distanță mai mare față de parapet reduce riscul pentru membrii echipajului.
- Montați un sistem de intercomunicare între timonerie și zonele de risc de pe punte pentru a facilita comunicarea.
- Comenzi de oprire în caz de urgență pentru echipamentul de pe punte.
- Comenzi de oprire în caz de urgență în timonerie pentru echipamentul de pe punte.
- Instalați mecanisme de manevrare care vă permit controlul asupra vitezei și nu doar funcția de pornire/oprire.

ECHIPAREA MEMBRILOR ECHIPAJULUI

- Purtați un echipament individual de plutire atunci când lucrați pe punte.
- Purtați un echipament individual de protecție adecvat: îmbrăcăminte impermeabilă, mănuși, ghete și cască de protecție.
- Nu purtați bijuterii, lanțuri, cercei, ceasuri etc. care s-ar putea prinde în plasă.
- Nu efectuați operațiuni în cazul în care nu sunteți implicat direct.
- Nu vă poziționați sub o încărcătură suspendată.
- Nu obstrucționați câmpul vizual al persoanei care manevrează vinciul sau macaraua.
- Fiți atent la ceea ce se întâmplă, întrucât distragerile pot fi fatale.
- Asigurați-vă că înțelegeți gesturile de semnalizare care sunt utilizate.

NU SUPRAÎNCĂRCAȚI NAVA

VERIFICAȚI STABILITATEA ȘI SABORDURILE DE FURTUNĂ

Cantitățile mari de pește capturate și arimate pot ocupa întregul spațiu disponibil pe navă. Este esențial să fie luată în considerare stabilitatea navei și siguranța echipajului, care trebuie să se deplaseze pe o suprafață a navei restricționată sever din cauza lăzilor și a recipientelor cu pește.

! PERICOLE ȘI CONSECINȚE

- Supraîncărcarea, care poate conduce la reducerea bordului liber și răsturnarea navei.
- Efectul de suprafață liberă al peștelui de pe punte; răsturnarea navei.
- Recipientele nu sunt poziționate și fixate corespunzător și pot conduce la răsturnarea navei.
- Libertatea de mișcare a echipajului este restricționată și poate conduce la alunecări, împiedicări, căderi.
- Membrii echipajului aflați pe capacele recipientelor sunt poziționați deasupra copastiei și nu beneficiază de protecție.
- Iluminatul nu este suficient pentru toate zonele de pe punte.



III-6. Foarte mult pește, însă cât de stabilă este nava?
(Sara Monteiro © Uniunea Europeană)

✓ MĂSURI DE CONTROL

- Comandanții de navă trebuie să fie conștienți de capacitatea de încărcare a navei raportată la stabilitatea navei și să nu supraîncarce nava. În cazul în care nu există o experiență anterioară privind operarea în siguranță, este necesară evaluarea stabilității.
- În cazul în care este luată în considerare o capacitate de încărcare suplimentară sau o nouă metodă de depozitare, cum ar fi recipiente, este necesară efectuarea unei evaluări a stabilității pentru a verifica dacă nava va fi stabilă.
- Lăzile aflate pe punte trebuie prevăzute cu compartimente pentru a preveni „efectul de suprafață liberă” cauzat de pește. În mod similar, cala pentru depozitare trebuie prevăzută cu compartimente.
- Recipientele trebuie fixate pentru a preveni alunecarea și răsturnarea navei.
- Este necesară stabilirea unor trasee sigure pentru a oferi echipajului acces în condiții de siguranță la spațiile esențiale de pe navă.
- În cazul în care echipajul este poziționat deasupra înălțimii balustradei, asigurați-vă că acesta este echipat cu un cordon de siguranță.
- Iluminatul trebuie să fie suficient în toate spațiile navei.



III-7. Pește depozitat în lăzi (Themistoklis Papaioannou © Uniunea Europeană)

Modulul IV • Evenimente reale

1. OBIȘNUINȚA VĂ POATE FACE PEA ÎNCREZĂTOR | EȘUARE
2. PIESE DE SCHIMB | RĂSTURNAREA NAVEI DE PESCUIT CU DRAGE
3. OM LA APĂ | ÎNEC
4. CAPTURI PENTRU PROFITURI MAI MARI | RĂSTURNARE
5. ODIHNĂ INSUFICIENTĂ | EȘUARE
6. PRINS ÎN BUCLA FRÂNGHIEI (PESCUITUL CU VÂRȘE) | RĂNI LA NIVELUL PICIOARELOR
7. MOTORUL, INIMA NAVEI DUMNEAVOASTRĂ | INUNDAREA, RĂSTURNAREA ȘI DECESUL
8. LOVIT DE O PLASĂ CARE SE BALANSA | TRAUMATISM CRANIAN
9. TRAS ÎN TAMBURUL PLASEI | RĂNIRE LA NIVELUL BRAȚULUI
10. NU UITAȚI DE COMBUSTIBIL | PUNERE PE USCAT
11. GOLIREA DRAGEI, ÎNTINDEREA PEA MULT PESTE BORD! | CĂDERE PESTE BORD
12. VERIFICAREA STABILITĂȚII | INUNDARE, RĂSTURNARE ȘI DECESE
13. SISTEMUL ELECTRIC | INCENDIU ÎN SALA MOTOARELOR
14. PESCUIȚI SINGUR? — AVEȚI GRIJĂ
 - 14.1. PRINS SUB VINCI | VĂTĂMĂRI CORPORALE
 - 14.2. DISPARIȚIA COMANDANTULUI

**NU ÎNVĂȚAȚI
PE CALĂA
CEA GREA**

NU ÎNVĂȚAȚI PE CALEA CEA GREA

APLICAȚI PLANIFICAREA CĂLĂTORIEI

Eroarea umană este principala cauză pentru majoritatea accidentelor, în special în cazul navigării. Vântul și valurile pot avea efecte asupra navei, prin urmare, utilizați toate mijloacele disponibile pentru a vă asigura că știți unde sunteți poziționați!

INCIDENTUL ȘI CONSECINȚELE

O navă de pescuit cu traule cu lungimea de 11 metri opera pe Marea Neagră, într-o zonă unde se află o deltă de mari dimensiuni, cu un nivel de apă scăzut, care se întinde aproximativ 15 kilometri de la țărm. Nava fusese operată de-a lungul anilor de același comandant, care îndeplina toate cerințele impuse de autorități.

Curent puternic, dar călătorie normală. Într-o seară, nava naviga la ora 22.00 cu un echipaj format din opt membri la bord. Curentul avea o viteză de cinci noduri, iar vizibilitatea era redusă. După patru ore de pescuit, nava s-a îndreptat spre port; vizibilitatea se îmbunătățise, însă curentul avea în continuare o viteză mare. Întregul echipaj se afla în cabină, lăsând comandantul în timonerie.

Mediu familiar: Nava nu se afla departe de port și, după o oră, comandantul a observat farul portului. Întrucât era familiarizat cu zona, acesta a închis sonarul și s-a îndreptat spre port. Totuși, atunci când se afla destul de aproape de țărm, nava a eșuat.

A fost lansat un apel MAYDAY, iar paza locală de coastă a recuperat toate persoanele în siguranță. Cu toate acestea, costurile aferente salvării, reparării navei și timpului de pescuit pierdut au fost ridicate.

PERICOLE

Încrederea prea mare a comandantului.
Închiderea instrumentelor curent puternic.

PROTECȚIE

planificarea călătoriei.

LECȚII ÎNVĂȚATE

- Utilizarea planului de călătorie și a tuturor echipamentelor disponibile pentru localizarea poziției dumneavoastră.
- Experiența și dispozitivele electronice ajutoare pot fi utilizate în același timp, însă încrederea pusă doar în una dintre acestea poate conduce la un dezastru.

NU ÎNVĂȚAȚI PE CALEA CEA GREA

LUAȚI ÎN CONSIDERARE TOATE PROBLEMELE CARE POT APĂREA!

Gândiți-vă cu atenție la posibilele situații în care efectuați modificări ale navei și efectuați o evaluare a riscurilor pentru operațiunile de pescuit în scopul de a fi pregătit pentru orice dificultate care poate apărea. Chiar și în condiții meteorologice favorabile, prinderea echipamentului într-un obstacol aflat pe fundul mării poate conduce la răsturnare.

INCIDENTUL ȘI CONSECINȚELE

Un trauler pupa/o dragă pentru scoici, cu lungimea de sub 12 metri, se afla în proprietatea familiei de 20 de ani, fiind în stare bună de funcționare și profitabilă.

Conștientizarea importanței siguranței: Proprietarul navei, conștientizând importanța siguranței, a insistat ca vestele de salvare gonflabile să fie disponibile în timonerie și ca întregul echipaj să fi urmat cursuri de instruire privind siguranța. Nava a fost dotată cu o plută de salvare pentru patru persoane și cu un sistem de localizare, care transmitea din oră în oră poziția și cursul navei. Pe lângă sistemul de localizare, existau patru alarme personale care trebuiau purtate de membrii echipajului; acestea transmiteau o alertă în cazul în care un membru al echipajului ar fi căzut peste bord.

Modificări efectuate: Nava a fost echipată atât pentru traulare de la pupa, cât și pentru pescuitul cu drage, iar atunci când a fost modificată ultima dată pentru pescuit cu drage, doi dintre scripeții utilizați pentru parâme au fost înlocuiți cu scripeți cu o deschidere mai mică.

Condiții maritime favorabile: Nava a navigat timp de nouă ore către zona de pescuit și a pescuit în condiții maritime favorabile, cu valuri mici. Curentul avea o viteză de aproximativ două noduri și se știa că poate ajunge până la patru noduri. Cu toate acestea, comandantul operase de mai multe ori în aceste zone, iar capturile erau considerabile. La ora 16:30, dragele au ajuns într-o zonă cu denivelări și nava a încetinit. A fost crescută turația motorului, însă dragele au rămas prinse. De fiecare dată, comandantul a manevrat nava și dragele au fost eliberate din obstacol.

Prinderea în obstacol: La ora 16.35, draga de pe partea stângă a rămas prinsă în obstacol, iar vârful navei s-a întors spre babord, având înclinare spre babord de 20°. Comandantul nu a luat nicio măsură, iar înclinarea a continuat să crească sub influența valurilor puternice și vârful navei a continuat să se întoarcă spre babord. Biga de la babord era deja sub apă, iar biga de la tribord se ridica în mod constant. În condițiile schimbării rapide a situației, comandantul nu s-a gândit să utilizeze mecanismul de deblocare rapidă, care ar fi coborât brațele bigelor spre lateralele navei și ar fi redus înclinarea.

Înrăutățirea situației: La 16.38, parâma de la tribord a navei a rămas încurcată în jurul brațului macaralei, susținând macaraua, iar acest lucru a determinat macaraua să se îndrepte spre babord. În același timp, șapte plase cu scoici au alunecat din apropierea bocaportului spre babord. Comandantul a realizat gravitatea situației și a încercat să elibereze ambele parâme din tambururile vinciului. Cu toate acestea, inelele de cuplare ale parâmelor nu au trecut prin scripeții modificați recent. A fost utilizat un aparat de tăiere cu gaz pentru a tăia parâmele, însă înclinarea a depășit 45°, cauzând inundarea rapidă a zonei de depozitare a plaselor prin bocaportul deschis.

Echipajul a sărit în apă, iar comandantul s-a deplasat cu greu spre timonerie pentru a lansa un apel MAYDAY. Din păcate, stația radio VHF portabilă a căzut înainte de a lansa apelul și comandantul nu a putut ajunge la butonul DSC. Într-un final, acesta a ajuns la stația radio VHF portabilă, însă a scăpat-o din mână înainte să termine de transmis apelul MAYDAY. În lipsa altor opțiuni, comandantul a sărit în apă și s-a alăturat echipajului.

Fără veste de salvare: Niciunul dintre membrii echipajului nu purta vestă de salvare sau echipament individual de plutire, întrucât nu a fost timp pentru a le lua din timonerie, unde erau depozitate. După aproximativ cinci minute de stat în apă, pluta de salvare s-a umflat și a început să plutească. Echipajul a reușit să ajungă la pluta de salvare și să se ridice la bordul acesteia. Această activitate a durat aproximativ 20-25 de minute, după care aceștia au verificat echipamentul și integritatea plutei de salvare, astfel cum au fost instruiți pe durata cursului de supraviețuire pe mare.

Salvați de baliză: Având în vedere că nava se scufundase, baliza automată de localizare de la bordul navei a încetat să mai transmită poziția din oră în oră. Acest lucru a fost sesizat de paza de coastă, care a alertat stația locală de salvare, care se întâmpla să efectueze exerciții în zonă. Echipajul a fost recuperat la 17.57, fără a exista răniți.

PERICOLE

Piesă de schimb nepotrivită (macara de traul cu o dimensiune redusă a deschiderii).

PROTECȚIE

Navă echipată cu radiobaliză EPIRB și echipament de salvare.

Servicii de salvare prompte.

LECȚII ÎNVĂȚATE

- Acest incident demonstrează cât de repede o situație în care echipamentul rămâne blocat într-un obstacol pe fundul mării poate conduce la răsturnare și scufundare, inclusiv în condiții maritime favorabile.
- Gândiți-vă întotdeauna cu atenție la posibilele implicații pe care le pot avea modificările aduse uneltelor de pescuit.
- Efectuați o evaluare a riscurilor pentru posibilele pericole și modul în care le puteți face față.
- Luați în considerare utilizarea din timp a sistemelor de deblocare rapidă, întrucât încărcătura de răsturnare a navei ar fi fost redusă semnificativ.
- Echipamentele individuale de plutire trebuie purtate atunci când lucrați pe punte, în cazul unei situații de urgență nu există niciodată timp pentru a le lua din timonerie.
- Dotarea navei cu o plută de salvare cu un mecanism automat de declanșare a permis echipajului să supraviețuiască până la sosirea serviciilor de salvare.
- O radiobaliză EPIRB sau, în acest caz, un sistem de transmitere a poziției este esențial pentru a alerta serviciile de salvare.
- Evitați inundarea prin bocaporturile deschise — țineți bocaporturile închise atunci când vă aflați în larg sau când nu le utilizați.

NU ÎNVĂȚAȚI PE CALEA CEA GREA

PURTAȚI ÎNTOTDEAUNA ECHIPAMENTUL INDIVIDUAL DE PLUTIRE!

Atunci când vă pregătiți să intrați în port în condiții favorabile, nimeni nu se așteaptă la pierderi de vieți!

INCIDENTUL ȘI CONSECINȚELE

Pe coasta din Cadiz (37 kilometri), înainte de răsărit, o navă cu plasă de pescuit înconjurătoare își depozita echipamentul de pescuit și se pregătea să intre în portul cel mai apropiat, când un membru al echipajului a căzut peste bord. Se presupune că pescarul a încercat fără succes să se transbordeze de pe navă pe șalupa auxiliară și nici comandantul, nici echipajul nu au observat. Câteva minute mai târziu (10-15), când echipajul a constatat dispariția pescarului, a fost prea târziu pentru a-l salva, în pofida condițiilor atmosferice favorabile din zonă. Pescarul nu purta o vestă de salvare obligatorie.

PERICOLE

Nepurtarea echipamentului individual de plutire.
Nesupravegherea transbordării pescarului pe șalupă.

PROTECȚIE

Comunicați intențiile dumneavoastră altor membri ai echipajului atunci când efectuați operațiuni periculoase.
Purtați un echipament individual de plutire.
Servicii de salvare prompte.

LECȚII ÎNVĂȚATE

Orice transbordare pe șalupă înainte de a intra într-un port este periculoasă în cazul în care nu sunt luate în considerare următoarele acțiuni:

- reduceți viteza sau opriți nava înainte de încercarea de transbordare.
- Purtați întotdeauna un echipament individual de plutire.
- Cel puțin un membru al echipajului trebuie să păstreze contact vizual cu persoana care încearcă să se îmbarce pe șalupă.
- Dacă este posibil, utilizați comunicarea prin radio între șalupă și navă.

NU ÎNVĂȚAȚI PE CALEA CEA GREA

MODIFICĂRILE NECHIBZUITE POT CONDUCE ADESEA LA APARIȚIA UNOR NOI PROBLEME!

Gândiți-vă cu atenție la posibilele situații în care efectuați modificări ale navei și efectuați o evaluare a riscurilor pentru operațiunile de pescuit în scopul de a fi pregătit pentru orice dificultate care poate apărea.

INCIDENTUL ȘI CONSECINȚELE

O navă de pescuit cu plase pungă cu lungimea de 14 m efectua operațiuni pe Marea Neagră, pescuind cu succes hamsii de aproximativ 15 ani. Afacere de succes: Cu un an înainte de eveniment, bancurile de hamsii erau numeroase, iar nava a obținut câștiguri semnificative, pe care comandantul/proprietarul le-a investit în extinderea navei la lungimea de 16,99 metri.

Decizii delicate: Următorul sezon nu a început foarte bine, întrucât bancurile de hamsii erau puține și rarefiate. După câteva campanii de pescuit care nu au avut succes, comandantul a decis să extindă dimensiunea plasei pentru a putea să pescuiască într-o zonă mai mare și, prin urmare, să prindă mai mult pește.

Venirea furtunii: Echipajul a început activitatea de echipare a plasei mai mari în port.

Echiparea ar fi durat câteva zile, însă, deoarece era prognozată o furtună pentru următoarele patru zile, timpul pentru pescuit nu putea fi pierdut. După cinci zile, plasa a fost echipată și, întrucât viteza vântului scăzuse, comandantul a decis să scoată nava în larg chiar dacă valurile erau mari.

Înapoi la pescuit: La ora 16.05, nava a părăsit portul cu opt membri ai echipajului la bord. Vântul nordic răcise apa mării, iar bancurile de pește erau mai compacte. Căutând cu ajutorul sonarului, comandantul a găsit un banc bun de pește și a dat ordinul de lansare a plasei.

Există o cursă cu celelalte nave, întrucât prima navă care și-ar fi lansat plasa ar fi obținut cele mai bune prețuri pentru hamsii. La ora 18:00 a fost lansată nava auxiliară, iar nava a încercuit bancul de hamsii cu plasa. Era un banc de mari dimensiuni, iar comandantul a fost mulțumit că a ales să extindă plasa pentru a-l putea cuprinde. Cu toate acestea, comandantul nu a apreciat adâncimea bancului.

Ridicarea plasei: La ora 18.15, echipamentul de ridicare a plasei a fost pornit, ridicând plasa la bord, iar echipajul a pregătit-o pentru depozitarea pe babord. Nava auxiliară tracta plasa către navă de pe partea stângă, iar valurile veneau dinspre nord.

Plasă prinsă în elice: După câteva minute, plasa s-a prins în elicea navei, dar acest lucru nu a fost observat imediat deoarece curentul puternic afecta nava. Într-un final, plasa a blocat elicea și, ca urmare, a oprit motorul. Vârful navei s-a înclinat spre babord și nava a fost împinsă într-o parte de curent. Comandantul a ordonat navei auxiliare să schimbe direcția navei, însă fără succes.

Încărcătură prea mare: Captura de pește din plasă era prea mare și o încărcătură mare a fost plasată pe bigă, care s-a defectat brusc. Nava s-a înclinat spre dreapta, iar plasa deja amplasată pe babord s-a înclinat spre tribord, ceea ce a condus la creșterea înclinării. Forța valurilor a afectat stabilitatea navei și aceasta s-a răsturnat.

Fără veste de salvare: Comandantul și echipajul nu au avut timp să își pună vestele de salvare și au sfârșit cu toții în mare, fără a purta un echipament care să îi țină la suprafață. Cu toate acestea, nava auxiliară a dat drumul frânghiei de remorcă și s-a grăbit să ajungă pentru a ridica la bord șapte membri ai echipajului.

Decesul comandantului: Cel de al optulea, comandantul, a fost dat dispărut și nu a mai fost găsit.

PERICOLE

Extinderea dimensiunii plasei pentru a obține profit implică un risc crescut.
Nepurtarea echipamentului individual de plutire de către niciun membru al echipajului.
Curent puternic.

PROTECȚIE

Efectuați evaluări de risc înainte și după efectuarea modificărilor.
Întregul echipaj trebuie să poarte un echipament individual de plutire.
Asigurați-vă că exercițiile în caz de urgență sunt desfășurate periodic.
Servicii de salvare prompte.

LECȚII ÎNVĂȚATE

- Asigurați-vă că nava dumneavoastră îndeplinește condițiile:
- Răsturnările pot avea loc foarte ușor în condiții de curent puternic.
- De îndată ce motorul încetează să funcționeze, sunteți la mila valurilor!
- Gândiți-vă întotdeauna cu atenție la posibilele implicații pe care le pot avea modificările aduse uneltelor de pescuit, nu depășiți capacitatea navei dumneavoastră.
- Efectuați o evaluare a riscului pentru operațiunile de pescuit și identificați posibilele pericole și modul în care le puteți face față.
- Toate persoanele ar fi trebuit să poarte un echipament individual de plutire.
- Instruirea și exercițiile privind modul de gestionare a situațiilor de urgență trebuie efectuate periodic.

NU ÎNVĂȚAȚI PE CALEA CEA GREA

TOȚI, INCLUSIV PESCARII, AU NEVOIE DE ODIHNĂ!

Oboseala poate ucide. Chiar dacă incidentul nu rezultă în decesul sau rănirea unui membru al echipajului, consecințele oboselii accentuate care duc la producerea unui accident sau adormirea la timonă pot fi costisitoare și există riscul de a pierde timp alocat pescuitului. Câteva ore de odihnă pot reprezenta o investiție bună.

INCIDENTUL ȘI CONSECINȚELE

Dilemă: Comandantul unui trauler pentru creveți, de tip „rule beater”, cu lungimea de 10 m, a fost chemat în calitate de martor într-un proces și și-a petrecut întreaga zi la judecătorie. Cu toate acestea, sezonul de creveți abia începuse și acesta trebuia să fie pe mare pentru a pescui atât timp cât puteau fi obținute câștiguri bune. Comandantul a fost angajat de proprietarii navei și, pe lângă acesta, mai existau trei membri ai echipajului.

Doi dintre membrii echipajului erau resortisanți străini, iar cel de-al treilea era ginerele comandantului.

Presiunea timpului: Pentru a nu dezamăgi pe nimeni, comandantul a decis să se prezinte în fața instanței pe timpul zilei, iar pe timpul nopții să meargă la pescuit. Acesta a reușit să doarmă aproximativ două ore pe zi și, în pofida faptului că erau conștienți de situație, proprietarii navei nu i-au redus volumul de muncă.

Inevitabilul s-a produs: După patru zile, comandantul a adormit la timonă în timp ce nava se întorcea în port la sfârșitul unei curse de noapte. Echipajul se afla în adăpostul de pe punte și prelucra creveții capturați, funcția de autopilot era pornită, iar nava se îndrepta pe șenalul navigabil către port — un șenal utilizat de feriboturile de mare viteză — și s-a lovit de o piatră izolată marcată corespunzător la aproximativ 800 de metri înainte de port.

Nicio persoană rănită, doar costuri imense: Din fericire, nimeni nu a fost rănit, iar nava s-a oprit în piatră. Nava a fost grav avariată, iar reparațiile au presupus ca nava să fie scoasă din folosință timp de câteva săptămâni.

PERICOLE

Volumul de muncă excesiv a condus la acumularea oboselii.

Sezonul de pescuit și patronul navei au pus prea multă presiune pe comandant.

Nava nu era prevăzută cu un sistem de alarmă.

PROTECȚIE

Odihna suficientă trebuie să facă parte din planul listei dumneavoastră de verificare înaintea fiecărei călătorii.

Întregul echipaj trebuie să poarte un echipament individual de plutire.

LECȚII ÎNVĂȚATE

- Oboseala nu trebuie ignorată. Oboseala se acumulează și fiecare persoană de pe navă este expusă riscului.
- Un sistem de alarmă ar fi putut preveni incidentul, însă acesta nu poate înlocui odihna suficientă.
- Proprietarii navelor au fost conștienți de presiunea pusă asupra comandantului de navă, însă, cu toate acestea, l-au lăsat să pescuiască fără să îi reducă volumul de muncă. Aceștia ar fi putut angaja un înlocuitor pentru comandantul navei.
- Lipsa de odihnă a condus la costuri ridicate de reparare a navei și la pierderea timpului alocat pentru pescuit. Aceasta ar fi putut conduce foarte ușor la pierderea vieților.

6. PRINS ÎN BUCLA FRÂNGHIEI (PESCUITUL CU VÂRȘE) | RĂNI LA NIVELUL PICIOARELOR

NU ÎNVĂȚAȚI PE CALEA CEA GREA

AVEȚI GRIJĂ SĂ NU CĂLCAȚI ÎNTR-UN LAȚ!

Lansarea vâșzelor este o activitate foarte periculoasă. Feriți-vă de frânghia care „șerpuiește” pe punte!

INCIDENTUL ȘI CONSECINȚELE

Prins de frânghie: Doi membri ai echipajului abia începuseră lansarea unui șir de vâșse când unul dintre ei și-a prins piciorul în bucla unei frânghii. Întrucât bărbatul era tras spre marginea navei, acesta a strigat și comandantul aflat în timonerie a dat nava rapid cu spatele pentru a lua greutatea de pe frânghie. Acest lucru a permis bărbatului, care era în pericol de a fi tras peste bord, să fie prins de celălalt membru al echipajului. Cel din urmă a fost capabil apoi să elibereze frânghia din jurul piciorului bărbatului, în timp ce comandantul manevra nava pentru a înlătura greutatea de pe frânghia vâșsei.

Rănit, dar în siguranță: Bărbatul a suferit o contuzie gravă la picior și a fost necesară transportarea sa de pe navă cu elicopterul pentru a primi îngrijire medicală. Niciuna dintre persoanele de pe punte nu purta un echipament individual de plutire la momentul accidentului.

PERICOLE

Lipsa unei delimitări între frânghie și echipaj.

Nepurtarea echipamentului individual de plutire de către niciun membru al echipajului.

PROTECȚIE

Comandantul trebuie să supravegheze permanent operațiunile de pe punte.

Evaluarea riscului trebuie să ia în considerare dispozitivele de protecție de pe punte (ar fi fost necesară montarea unei bariere între frânghie și echipaj).

Întregul echipaj trebuie să poarte un echipament individual de plutire atunci când lucrează pe punte.

LECȚII ÎNVĂȚATE

- Pescarul în cauză a supraviețuit după ce a fost prins în bucla unei frânghii atunci când a fost lansată vâșsa.
- Reacțiile rapide ale comandantului și ale membrului echipajului i-au salvat viața.
- Pregătiți operațiunile de pe navă pentru a ține departe membrii echipajului de pericol.
- Pregătiți-vă un plan de acțiune pentru a ști ce aveți de făcut în situațiile de urgență.
- Echipamentele individuale de plutire trebuie purtate atunci când lucrați pe punte.

NU ÎNVĂȚAȚI PE CALEA CEA GREA

ÎNȘIRUIRE DE EVENIMENTE SAU MAI DEGRABĂ ÎNȘIRUIRE DE ERORI?

În condiții maritime nefavorabile, nu trebuie să existe erori. Avarierea motorului poate conduce la inundație, răsturnare și deces.

INCIDENTUL ȘI CONSECINȚELE

În timpul întoarcerii dintr-o cursă în condiții maritime nefavorabile, motorul s-a defectat, conducând la pierderea puterii.

Răsturnare: În lipsa unei surse de putere, nava a plutit în derivă cu bordul în direcția valurilor, având un unghi de înclinare foarte mare și luând la bord cantități semnificative de apă care nu puteau fi evacuate prin pompare. Întrucât cantitatea de apă a afectat stabilitatea navei, aceasta s-a răsturnat.

Înecul: Dintre cele patru persoane aflate la bord, doar UNA a reușit să înoate până la țărm, celelalte trei înecându-se. Niciuna dintre acestea nu purta veste de salvare și doi dintre cei trei colaci de salvare aflați la bordul navei erau amarați și nu puteau pluti!

PERICOLE

Lipsa unui plan de întreținere pentru motor.

Lipsa unui mijloc de ancorare.

Nepurtarea echipamentului individual de plutire de către niciun membru al echipajului.

Lipsa unei metode de a folosi ancora pentru a ridica vârful navei în direcția vântului.

PROTECȚIE

Pregătiți un plan pentru întreținerea motorului și puneți-l în aplicare.

Dispuneți de o barcă de salvare și un echipament de salvare la bordul navei.

Întregul echipaj trebuie să poarte un echipament individual de plutire.

LECȚII ÎNVĂȚATE

O defecțiune inițială a motorului a condus la o situație mai gravă care a avut drept rezultat trei decese. Probabil prima eroare a fost lipsa unei întrețineri a motorului, care a condus la avarierea acestuia. Câteva dintre lecțiile care trebuie luate în considerare sunt:

- Întrețineți periodic motorul și echipamentul asociat.
- Toate persoanele trebuie să poarte un echipament individual de plutire.
- O ancoră sau o ancoră de furtună trebuie să fie disponibilă și pregătită pentru utilizare.
- Asigurați-vă că sabordurile de furtună sunt libere și că ușile și bocaporturile etanșe sunt închise.
- Trebuie să dispuneți de o pompă de evacuare de urgență și fiți instruit cu privire la modul de utilizare a acesteia.
- Trebuie să dispuneți de o plută de salvare și de echipamente de salvare.

NU ÎNVĂȚAȚI PE CALEA CEA GREA

ȚINEȚI SUB CONTROL ÎNCĂRCĂTURA CARE SE BALANSEAZĂ

Încărcătura suspendată, atunci când nu este imobilizată, poate cauza un accident grav, inclusiv în condiții meteorologice favorabile!



IV-1. Plasă care se balansează (Francisco Javier Vazsquez Alvarez © Uniunea Europeană)

INCIDENTUL ȘI CONSECINȚELE

O navă pentru traulare de la pupa cu lungimea de 14 m și având un echipaj format din trei membri pescuia homari norvegieni la 20 de mile de coastă. Condiții maritime favorabile: La sfârșitul unei după-amiezi de iunie, în condiții maritime favorabile, echipajul ridică ultima captură pentru ziua respectivă. Căpitanul se afla în timonerie, de unde manevra tamburul plasei situat la înălțime, iar cei doi membri ai echipajului se aflau pe punte pentru a manevra traulul. Întrucât era evident că exista doar o captură mică (aproximativ 150 kg), traulul a fost tras pur și simplu în tamburul plasei și sacul a fost suspendat deasupra punții de tamburul plasei. În timp ce sacul atârna între tambur și punte, unul dintre cei doi membri ai echipajului s-a deplasat pentru a desface nodul sacului și a goli captura pe punte.

Imprevizibilul: Marea era calmă și nu exista ruluu, însă valul cauzat de prora unei nave cu traule care a trecut pe lângă navă a produs o mișcare bruscă și neașteptată a acesteia, iar sacul cu pește s-a balansat spre membrul echipajului, lovindu-l în spate. Acesta s-a lovit grav la cap de parapet și a ajuns în stare de inconștiență. Ulterior, a fost diagnosticat ca suferind de traumatism cranian.

PERICOLE

Un val neașteptat cauzat de un trauler care a trecut pe lângă navă.

PROTECȚIE

Avertizați persoanele care lucrează pe punte cu privire la orice navă care trece pe lângă.

Purtați echipament individual de protecție și de plutire.

LECȚII ÎNVĂȚATE

- Înainte de plecare, fixați orice încărcătură care se poate balansa ca urmare a mișcării navei.
- Montați mijloace adecvate de restricționare a balansului sacului.
- Un sistem precum un cârlig cu o cange culisantă permite deschiderea sacului de la distanță.
- În condiții meteorologice nefavorabile, coborâți sacul pe punte înainte de a-l deschide.
- Atunci când lucrați pe puntea unui trauler sau a unei nave cu drage, purtați întotdeauna o cască de protecție care vă va proteja capul în cazul în care cădeți sau sunteți lovit de un obiect.
- În condiții meteorologice favorabile, timonierul trebuie să avertizeze echipajul cu privire la posibilitatea unei mișcări bruște a navei cauzată de o navă aflată în trecere.

NU ÎNVĂȚAȚI PE CALEA CEA GREA

DISPOZITIVE DE OPRIRE DE URGENȚĂ ȘI DISPOZITIVE DE MANEVRARE LOCALE

În cazul în care operatorul nu poate vedea clar membrii echipajului care lucrează lângă tamburul plasei, este necesară montarea unui dispozitiv de oprire de urgență sau a unui dispozitiv de manevrare local într-un loc unde acesta poate fi acționat cu ușurință de persoanele implicate.

INCIDENTUL ȘI CONSECINȚELE

Nava în cauză, o navă pentru traulare de la pupa cu lungimea de 14 m și adăpost pe punte, dotată cu un echipaj format din cinci membri, pescuia de două zile când a avut loc un incident la ora șase dimineața, înainte de răsărit.

Membru tânăr al echipajului: Comandantul, care se afla pe puntea de comandă, controla tamburul plasei, ridicând traulul la bord. Cei patru membri ai echipajului se aflau pe punte, câte doi membri pe fiecare parte a tamburului plasei, ghidând traulul către tambur. Un membru tânăr al echipajului, care avea doar două luni de experiență, se afla la babord cu un alt membru. Întrucât nu s-a considerat că această activitate ar fi dificilă sau periculoasă, nimeni nu s-a gândit la lipsa de experiență a tânărului.

Prins în ochiul plasei: Parâmele de la gura traulului se apropiau de tambur când, în timp ce plasa era trasă, tânărul și-a prins mâna într-un ochi de plasă, care era foarte strâns din cauza tensiunii. Acesta a fost tras de plasă către tambur.

Neatenție: Din cauza mediului zgomotos, comandantul nu a auzit strigătele și, din cauza vizibilității slabe pe care o avea spre punte, acesta nu a oprit imediat tamburul. Prin urmare, tânărul și-a rupt mâna.

PERICOLE

Lipsa de vizibilitate din postul de comandă.

Mediul zgomotos.

PROTECȚIE

Montarea unui dispozitiv de oprire de urgență.

Oferiți cursuri de instruire și avertizați cu privire la pericole.

Monitorizați și asistați activitățile echipajului fără experiență.

Stabiliți metode de comunicare clară între timonerie și echipajul de pe punte.

LECȚII ÎNVĂȚATE

Cu privire la navă:

- În cazul în care dispozitivul de manevrare a tamburului plasei este situat în timonerie, trebuie să existe o bună vizibilitate spre membrii echipajului care manevrează echipamentul de pescuit.
- Este necesară existența unei bune comunicări între timonerie și punte.
- În cazul în care vizibilitatea din timonerie este redusă, este necesară montarea unui al doilea dispozitiv de control în apropierea tamburului plasei, unde un lucrător are o vizibilitate bună.

Cu privire la echipaj:

- Echipajul nu trebuie să manevreze plasele prea aproape de tamburul plasei. În cazul în care este necesară o astfel de intervenție, trasați această sarcină unui membru experimentat al echipajului.
- Dispozitivul de oprire de urgență trebuie localizat într-un loc unde poate fi acționat cu ușurință de către persoanele implicate în manevrarea plasei.
- Capacitatea tamburilor trebuie să fie adecvată pentru plasele păstrate pe acestea.
- Aspectele legate de zgomot și iluminat trebuie luate pe deplin în considerare încă din stadiul de proiectare al navei.
- Instruiți și convingeți echipajul că, în materie de siguranță, nu există sarcini minore în operațiunile cu echipamente de pescuit.

NU ÎNVĂȚAȚI PE CALEA CEA GREA

ASIGURAȚI-VĂ CĂ AVEȚI DESTUL COMBUSTIBIL ÎNAINTE DE A PLECA ÎN CURSĂ!

Verificați nivelul combustibilului și asigurați-vă că este suficient pentru cursa dumneavoastră planificată, cu o capacitate de rezervă în cazul în care se produce un eveniment și este necesar să vă prelungiți cursa. Asigurați-vă că motorul nu va rămâne fără combustibil atunci când aveți nevoie de acesta.

INCIDENTUL ȘI CONSECINȚELE

Doi scufundători calificați care lucrau pe o ambarcațiune cu o lungime de nouă metri se ocupau cu pescuitul de gasteropode și recoltatul manual de rapane prin scufundare cu alimentare de aer de la suprafață. Aceștia aveau un stil de viață extenuant, însă sezonul se desfășura bine și cu o zi în urmă ajunseseră în port cu 300 kg de gasteropode. În ziua următoare, ei s-au întâlnit și au părăsit portul la 7.00 dimineața, pentru a naviga spre zona de pescuit, care se afla la aproximativ trei ore de port.

Combustibilul din rezervor era suficient pentru o zi și exista, de asemenea, un recipient cu combustibil de rezervă pe punte, care nu era conectat la motor. Cei doi au ancorat nava și s-au pregătit de scufundare.

Fiecare se scufunda pe rând, în timp ce celălalt alimenta cu aer. Cu toate că fuseseră prognozate vânturi puternice în ziua respectivă, după ce au pescuit câteva ore, cei doi au decis să pescuiască într-o zonă stâncoasă, în apropiere de promontoriu.

Mai mult combustibil consumat: A durat trei ore să ajungă în zona respectivă și aceștia s-au scufundat pe rând. În jurul orei 17.35 s-a înnoțat, iar zona în care se aflau era expusă la vânt. Bărbatul de pe navă a semnalat prin intermediul tubului de aer bărbatului scufundat să revină la suprafață. În același timp, motorul s-a oprit, deoarece rămăsese fără combustibil, iar rezervorul gol a permis aerului să intre în conducta de combustibil. Scufundătorul a umplut rezervorul cu combustibilul de rezervă, însă motorul nu putea porni deoarece trebuia evacuat aerul din conducta de combustibil.

Ridicarea ancorei: Scufundătorul s-a ridicat la suprafață și a urcat pe navă, care, la momentul respectiv, începuse să fie împinsă spre țarm, către stânci. Cei doi au încercat să scurteze lanțul ancorei, însă valurile începuseră să fie puternice, cauzând târârea ancorei, iar nava s-a lovit de stânci. Ei au reușit să lanseze un apel MAYDAY pe frecvența VHF și au sărit în apă pentru a înota către țarm. Ambii bărbați au scăpat nevătămați!

PERICOLE

Modificările aduse călătoriei fără a lua în considerare în mod corespunzător combustibilul motorului.

PROTECȚIE

Montați un indicator de nivel pentru combustibil.

LECȚII ÎNVĂȚATE

- Verificați nivelul combustibilului și asigurați-vă că există întotdeauna o rezervă. (Multe apeluri de urgență vin de pe nave care au rămas fără combustibil sau aveau combustibil contaminat.)
- Verificați și curățați filtrele de combustibil în mod regulat.

NU ÎNVĂȚAȚI PE CALEA CEA GREA

RĂMÂNEȚI CU PICIOARELE PE PUNTE

Parapețele și balustradele vă protejează în mod eficient de căderea peste bord doar dacă vă desfășurați operațiunile ținând picioarele pe punte!

INCIDENTUL ȘI CONSECINȚELE

Pescuitul rapid: O navă cu traule/drage cu lungimea de 13 m, care avea un echipaj format din trei membri, se ocupa cu pescuitul de scoici în golful St Brieuc. Conform organizației de gestionare a pescuitului în zonă, pescuitul este autorizat pentru o perioadă foarte scurtă de timp în fiecare zi, cu o durată de doar 45 de minute, rezultând în succesiuni foarte rapide de ridicare/golire/lansare a dragei.

Arimarea dragei pe balustradă: În luna decembrie, dimineața târziu, nava remorca două drage de tip Britton. Dragele constau într-un cadru de metal prevăzut cu dinți care brăzdează fundul mării, urmat de un sac care adună scoicile. După ce a fost ridicată la suprafață, draga a fost adusă la marginea navei cu dinții cadrului fixați pe marginea parapetului, iar sacul a rămas în afară.

Întindere prea mult peste bord: Pentru a goli captura, de regulă, un membru al echipajului se urca pe drage pentru a prinde cu un cârlig un cablu de fundul sacului în scopul de a ridica și a goli captura pe punte. În timpul acestei acțiuni, bărbatul nu se afla în siguranță, ambele picioare neavând niciun punct de sprijin. În dimineața respectivă, o mișcare neașteptată a navei a cauzat căderea peste bord a bărbatului.

Nicio persoană rănită, dar dintr-un noroc: Din fericire, în timpul manevrării dragelor, motorul era decuplat și bărbatul purta un echipament individual de plutire. Prin urmare, colegii săi au reușit să-l ridice la bord rapid și incidentul nu a avut consecințe nefaste.

PERICOLE

Lipsa unui metode sigure pentru a goli sacii.

PROTECȚIE

Furnizați mijloace adecvate de ridicare a sacilor pentru golire.
Purtați un echipament individual de plutire.

LECȚII ÎNVĂȚATE

- Utilizați drage care se golesc prin partea de jos a sacului, în cazul în care modelul de navă și echipamentul de ridicare permit acest lucru.
- În cazul în care sunt utilizate dragele care pot fi golite numai prin partea superioară, trebuie prevăzută o frânghie de ridicare pe fundul sacului fixată la un punct accesibil în partea superioară a dragei astfel încât cablul de ridicare să poată fi prins cu cârligul în siguranță.
- Purtați întotdeauna un echipament individual de plutire adecvat. Pe navă trebuie să existe un plan de recuperare a persoanei căzute peste bord.
- Trebuie evitate cerințele de administrare a pescuitului care generează o presiune puternică în ceea ce privește timpul, care conduce la operațiuni pripite.


NU ÎNVĂȚAȚI PE CALEA CEA GREA
MAI ESTE STABILĂ NAVA DUMNEAVOASTRĂ DUPĂ EFECTUAREA MODIFICĂRILOR?

Adăugarea unei greutăți deasupra punții, cum ar fi un portal, un vinci mai mare sau un tambur al plasei, va reduce stabilitatea navei dumneavoastră. În mod similar, amplasarea uneltelor de pescuit pe punte, în special dacă acestea sunt stivuite la o înălțime ridicată, va reduce capacitatea navei dumneavoastră de a se opune răsturnării. Luați întotdeauna în considerare stabilitatea navei dumneavoastră și nu permiteți acumularea unei greutăți excesive pe punte.

INCIDENTUL ȘI CONSECINȚELE

Navă de mici dimensiuni care utilizează vârșe: O navă din poliester armat cu fibre de sticlă (PAFS) cu dimensiunea de 8,29 m, echipată atât pentru pescuitul cu vârșe, cât și pentru pescuitul cu traule și având la bord un echipaj format din trei membri, desfășura operațiuni cu vârșe pe coasta irlandeză. Condițiile meteorologice erau favorabile, forța vântului fiind de 4-5 grade Beaufort, cu condiții maritime ușoare către moderate. În jurul orei 15.00, după ce trei șiruri de vârșe au fost ridicate și transportate la bord, nava s-a deplasat pentru a lansa vârșele în zone noi de pescuit.

„Se înclină”: Pe lângă cele trei șiruri de vârșe stivuite pe trei rânduri la babord, existau aproximativ nouă lăzi cu crabi stivuite pe două sau trei rânduri la tribord. Unul dintre membrii echipajului a strigat „se înclină”, iar comandantul a decuplat motorul și a ieșit din timonerie. Nava se înclina spre babord, iar echipajul a luat câteva vârșe și le-a aruncat spre tribord, în efortul de a stabili nava. Aceștia mutaseră aproximativ patru vârșe când membrul echipajului a strigat din nou „părășiți nava, se scufundă” și a luat două echipamente individuale de plutire din timonerie pentru acesta și comandant. Cel de al treilea membru al echipajului purta deja un PFD.

Răsturnare: Membrul echipajului care purta un PFD s-a ținut de dispozitivul de ridicare a vârșelor de la tribord în timp ce nava s-a întors spre babord, astfel a putut să se urce pe coca navei fără a se uda. Acesta își amintește că l-a văzut pe comandant și pe celălalt membru în apropierea timoneriei în timp ce nava se răsturna, amândoi purtând echipamentele individuale de plutire în mână. Membrul echipajului a apărut la suprafața apei și a fost ajutat să urce pe coca întoarsă în sus, însă comandantul nu a putut fi observat.

Patru ore petrecute pe coca navei: Cei doi membri ai echipajului au stat pe coca navei aproximativ patru ore, timp în care nava se scufunda treptat, începând de la pupa. În jurul orei 19.00, aceștia nu mai puteau rămâne pe coca și au fost nevoiți să intre în apă. Amândoi purtau echipamente individuale de plutire, au legat o frânghie între ei și au folosit niște dispozitive flotante ale plaselor pentru o flotabilitate mai mare. Pluta de salvare care se afla pe navă nu s-a ridicat între timp la suprafață.

Căutare și salvare: La ora 17.54, stația locală de salvare a informat centrul maritim de coordonare a salvării (*Maritime Rescue Coordination Centre*) că nava a întârziat, iar un elicopter a fost trimis să caute nava și un semnal de urgență PAN PAN a fost transmis la ora 18.08. Apelul de urgență PAN PAN a fost transformat în apel de urgență MAYDAY la ora 18.41 și a început o misiune de căutare și salvare, care s-a concentrat pe zona în care nava a fost văzută ultima oară.

Găsiți de o navă de pescuit: La ora 21.34, cei doi bărbați au fost observați de o navă de pescuit și au fost ridicați la bordul acesteia. Au fost transferați ulterior pe o barcă de salvare și, în cele din urmă, au fost transportați la spital cu o ambulanță. Din nefericire, unul dintre bărbați, care se afla într-o stare foarte gravă atunci când a fost transferat, nu a supraviețuit.

De-a lungul nopții: Căutările pentru comandant au continuat de-a lungul nopții, însă acesta nu a fost găsit. Epava navei a fost localizată datorită apariției unei pete lucioase și a unor resturi de navă la suprafața apei.

Scufundătorul local a decedat: Două zile mai târziu, în mod tragic, un scufundător local cu foarte multă experiență și-a pierdut viața într-un accident de scufundare în timp ce îl căuta pe comandant.

Nava recuperată: O operațiune de salvare a recuperat nava pentru a putea investiga incidentul.

PERICOLE

Modificări care afectează stabilitatea navei fără a obține aprobare din partea autorităților.

Numărul prea mare de vârșe.

Lipsa unui dispozitiv de declanșare hidrostatică pentru radiobaliza EPIRB și pluta de salvare.

Deconectarea alarmei de la nivelul santinei.

PROTECȚIE

Evaluati stabilitatea navei în cazul în care efectuați modificări.

Asigurați-vă că echipamentul de salvare poate fi utilizat cu ușurință.

Purtați un echipament individual de plutire.

Asigurați-vă că alarma la nivelul santinei funcționează.

LECȚII ÎNVĂȚATE

Cu privire la navă:

Următoarele concluzii pot fi extrase în urma investigației.

- Mai mulți factori au contribuit la răsturnarea navei:
 - Supraîncărcarea navei cu vinciuri grele, plase, echipament pentru traulare, un număr ridicat de vârșe și captură.
 - Nava avea o stabilitate foarte scăzută la momentul incidentului.
 - Echipajul nu a observat apa care s-a acumulat în sala mașinilor ca urmare a scurgerilor operaționale din cauză că alarma la nivelul santinei a fost deconectată.
- Au fost efectuate modificări după ce a avut loc controlul pentru conformitatea cu Codul de practică irlandez. Cu toate acestea, modificările respective nu au fost transmise autorității care efectuează controlul și, prin urmare, a existat un risc în ceea ce privește stabilitatea.
- Răsturnarea rapidă a navei nu a lăsat timp pentru a trimite un mesaj radio, pentru a lansa pluta de salvare sau pentru a utiliza radiobaliza EPIRB.
- În cazul în care radiobaliza EPIRB sau pluta de salvare ar fi fost lansate, ar fi fost salvate mai multe vieți.
- Întregul echipaj ar fi trebuit să poarte un echipament individual de plutire atunci când lucra pe punte.

 **NU ÎNVĂȚAȚI PE CALEA CEA GREA****SUNT ADECVATE MĂSURILE DUMNEAVOASTRĂ ÎMPOTRIVA INCENDIILOR?**

Sunt echipamentul electric și cablurile electrice în stare bună de funcționare? Aveți montate detectoare de fum și incendii? Aveți măsuri și cursuri de instruire pentru a combate incendiile și pentru a întreprinde acțiunile corecte?

INCIDENTUL ȘI CONSECINȚELE

O navă de pescuit de lemn cu coșuri (navă de pescuit cu vârșe), cu lungimea de 11,6 metri, transporta coșurile într-o nouă zonă de pescuit și, după ce ridicase și arimase deja 370 de coșuri la bord, se pregătea să ridice ultimul șir de 90 de coșuri când a fost observat un incendiu în camera motoarelor.

Niciun sistem de alarmă: Nava nu era echipată cu alarme de incendiu sau fum, iar incendiul a fost observat atunci când fumul a ajuns din camera motoarelor în spațiul de cazare. Comandantul a deschis tambuchiul camerei motoarelor situat în timonerie și un fum dens și înecăcios a învăluit imediat timoneria.

Tambuchiul spațiului de acomodare a fost lăsat deschis: Comandantul a închis imediat tambuchiul camerei motoarelor, iar cei doi membri ai echipajului au evacuat spațiul de cazare prin timonerie, însă au lăsat tambuchiul deschis, ceea ce a permis pătrunderea fumului în timonerie. Acest lucru l-a împiedicat pe comandant să utilizeze stația radio VHF sau să ajungă la torțele de semnalizare.

Abandonarea navei: Comandantul nu știa sigur cât de mult s-a extins incendiul, însă a considerat că este depășit de situație. El era îngrijorat cu privire la buteliile de gaz care erau amplasate pe punte, deasupra incendiului, însă nu le-a putut îndepărta din cauza coșurilor care erau îngrămădite în jurul timoneriei. Pluta de salvare era amplasată deasupra timoneriei și echipajul a fost nevoit să urce pe coșuri pentru a da jos pluta. Din fericire, marea era calmă și nu a căzut nimeni. Vestele de salvare erau păstrate în spațiul de cazare și nu au putut fi luate din cauza fumului.

Contactarea pazei de coastă: Comandantul a încercat să intre în timonerie pentru a folosi radioul, însă acest lucru a fost imposibil din cauza fumului. Din fericire, a putut să își folosească telefonul mobil pentru a contacta paza de coastă și pentru a anunța că el și cei doi membri ai echipajului urmau să utilizeze pluta de salvare.

Găsiți de o navă de pescuit: Paza de coastă a alertat navele din zonă, iar o navă de pescuit aflată prin apropiere i-a ridicat la bord rapid pe cei trei bărbați. Nava de pescuit cu coșuri a fost remorcată până în port, unde pompierii locali s-au urcat la bordul navei și au stins incendiul.

PERICOLE

Lipsa unei întreineri corespunzătoare a sistemului electric.
 Lipsa sistemelor de alarmă de incendiu sau fum.
 Tambuchiurile lăsate deschise.
 Accesul restricționat la pluta de salvare.
 Sistemul de aspersoare nefuncțional.
 Necunoașterea locației în care este situat echipamentul de stingere a incendiilor de către echipaj.

PROTECȚIE

Asigurați-vă că echipajul știe ce are de făcut în situații de urgență și desfășurați exerciții.
 Puneți în aplicare un plan de întreținere adecvat.
 Purtați un EIP.

LECȚII ÎNVĂȚATE

- Investigațiile au arătat că focul a fost cauzat cel mai probabil de echipamentul electric defect și că încărcătura prea mare a determinat ca firele electrice să ia foc pe peretele etanș de lemn dintre camera motoarelor și spațiul de cazare.
- S-a considerat că sistemele electrice se aflau într-o stare precară.
- În cazul în care un sistem de detectare a fumului/incendiului ar fi fost montat în sala motoarelor și în spațiul de cazare, incendiul ar fi fost descoperit mai devreme și ar fi existat destul timp pentru a stinge incendiul.
- Faptul că tambuchiul spațiului de acomodare a fost lăsat deschis a permis fumului să pătrundă în continuare în timonerie, iar acest lucru a împiedicat accesul la stația radio.
- Nu vă puteți baza pe telefonul mobil pentru a alerta serviciile de salvare, întrucât adesea nu există semnal disponibil.
- Un sistem de aspersoare era montat în camera motoarelor, însă comandantul și echipajul nu erau familiarizați cu modul de utilizare a acestuia.
- Aspersorul era alimentat de pompa de curățare a punții, prevăzută cu o valvă pentru a selecta aspersorul sau curățarea punții. Cu toate acestea, mânerul valvei era situat în spațiul de cazare și, într-adevăr, s-a descoperit că valva era în poziția pentru spălat puntea.
- Cantitatea de coșuri îngrămădită pe navă a împiedicat accesul la valva pompei și la buteliile de gaz și a îngreunat lansarea plutei de salvare.
- Numărul de coșuri transportate la bord și stivuirea acestora pe mai multe rânduri ar fi putut compromite grav stabilitatea navei.
- Vestele de salvare trebuie depozitate într-un loc unde există un acces rapid la ele în caz de urgență.
- Echipamentele individuale de plutire trebuie să fie purtate atunci când lucrați pe punte.
- Comandantul și echipajul nu erau familiarizați cu nava și cu măsurile instituite pe navă. Aceștia ar fi trebuit să discute posibilele situații de urgență și să se asigure că știu exact ce echipament este disponibil și unde este amplasat acesta.
- Ar fi trebuit să fie desfășurate exerciții pentru a se asigura că întregul echipament este în stare bună de funcționare și că toate persoanele implicate știu ce au de făcut.
- Ar fi trebuit efectuate evaluări ale riscurilor.



NU ÎNVĂȚAȚI PE CALEA CEA GREA

CÂND NU EXISTĂ NICIO PERSOANĂ CARE SĂ VĂ AJUTE – TOTUL DEPINDE DOAR DE DUMNEAVOASTRĂ!

FIȚI PREGĂTIT ȘI ASIGURAȚI BUNA DESFĂȘURARE A ACTIVITĂȚILOR!

Munca desfășurată de o singură persoană nu poate fi niciodată considerată sigură, însă în cazul în care chiar trebuie să lucrați singur, pregătiți-vă și echipați-vă nava pentru a fi cât mai sigură posibil.

INCIDENTUL ȘI CONSECINȚELE

O navă de pescuit din lemn cu lungimea de 9,98 m pescuia creveți cu traule când comandantul cu o vastă experiență care lucra singur pe navă a rămas prins în vinci.

Structura: Nava avea o timonerie amplasată în partea din față, iar vinciul și tamburul plasei erau montați deasupra acesteia, fiind poziționați spre pupa, în timp ce dispozitivul de manevrare era amplasat pe partea din față a vinciului. Un motor diesel de mici dimensiuni acționa vinciul.

Cea de a doua ridicare la bord: Comandantul încă mai sorta captura din prima ridicare la bord când a început să ridice altă captură și, după ce a fixat vinciul pentru ridicare, s-a întors în spatele vinciului pentru a termina depozitarea capturii.

El și-a pierdut echilibrul din cauza unei lăzi cu pește și a căzut pe parâma de la babord, prinzându-și mâneca jachetei impermeabile într-o cheie de tachelaj și fiind tras spre vinci. Întreaga mânecă, de la manșetă până la nivelul gâtului, a fost prinsă de parâma în vinci. Acesta a fost ținut pe punte, sub vinci, însă din fericire sarcina de pe vinci a blocat motorul de mici dimensiuni care îl acționa, lăsând comandantul prins sub vinci, cu dureri puternice.

El a rămas prins în vinci timp de nouă ore. Afară se întuneca și comandantul a realizat că există posibilitatea ca nava să se lovească de stânci. Întrucât nu urmau să sosească ajutoare, acesta și-a adunat puterile într-un moment de disperare pentru a se elibera și, într-un final, a reușit să își smulgă jacheta impermeabilă, eliberându-și întâi capul și apoi restul corpului. Avea vătămări la nivelul umerilor, capului și coastelor, însă a reușit să ajungă în timonerie și să ceară ajutor.

O barcă de salvare la bordul căreia se afla un doctor a sosit, iar comandantul a fost transportat rapid la spital. Ulterior, acesta și-a revenit complet.

INCIDENTUL ȘI CONSECINȚELE

O navă de pescuit cu vâșe cu lungimea de 6,24 m era operată doar de comandant, care avea 17 ani de experiență în această metodă de pescuit. Nava desfășura operațiuni pe coasta de est a Scoției și utiliza șiruri de 20 de vâșe. Nava a părăsit portul la ora 7.30 pentru o zi obișnuită de pescuit, iar comandantul a vorbit cu soția lui prin intermediul stației radio VHF la 9.30, acesta fiind ultimul contact cu nava.

Soția îngrijorată: La sfârșitul după-amiezii, când pescarul încă nu se întorsese acasă, soția lui a contactat un alt pescar pentru a afla dacă are vreo informație. După încercări de a contacta nava prin stația radio VHF și prin telefonul mobil, a fost alertată paza de coastă.

Se zărește o lumină: Un pescar a anunțat că a văzut o lumină într-o zonă în partea de est pe care avea de gând să o cerceteze, iar barca de salvare s-a îndreptat, de asemenea, în direcția respectivă. Lumina provenea de la nava dispărută, însă nu era nimeni la bord.

Prins de vâșe: O vâșă era prinsă în partea din stânga a copastiei, în fața timoneriei, iar frânghia vâșei se afla în apă. Pescarul a luat frânghia pe nava acestuia și a ridicat 17 vâșe care se aflau în apă. Cu toate acestea, corpul comandantului nu era prins în frânghie.

Căutările au continuat: Nava a fost dusă înapoi în port, iar căutarea comandantului a continuat până la ora 23.00, a fost reluată a doua zi și a încetat la ora 16.00.

Corpul comandantului nu a fost recuperat. Acesta nu obișnuia să poarte vestă de salvare sau orice alt echipament individual de plutire.

LECȚII ÎNVĂȚATE

- Ambele accidente evidențiază cel mai mare pericol atunci când nava este operată de o singură persoană; nu există nicio persoană care să vă ajute și nimeni nu va ști că aveți nevoie de ajutor. Sunteți pe cont propriu!
- Comandantul prins sub vinci a fost foarte norocos să rămână în viață pentru a povesti ceea ce s-a întâmplat.
- Acesta a reglat vinciul pentru a ridica următoarea captură și ulterior a continuat să sorteze captura pentru a câștiga timp, fiind însă în situația în care nu mai putea să ajungă rapid la dispozitivul de manevrare dacă era necesar.
- Puntea era aglomerată cu lăzi pentru sortarea capturii, iar acest lucru l-a făcut să-și piardă echilibrul.
- În cazul celui de al doilea incident, nu se poate ști ce s-a întâmplat; se presupune că comandantul a căzut sau a fost tras de o vâșă în timpul lansării.

PESCUȚI ÎNTOTDEAUNA CU O ALTĂ PERSOANĂ, ÎNSĂ, ÎN CAZUL ÎN CARE DORIȚI SĂ PESCUȚI SINGUR, VĂ RUGĂM SĂ VĂ LUAȚI TOATE MĂSURILE DE SIGURANȚĂ.

Modulul V • Evaluarea riscurilor

1. INTRODUCERE
2. CONCEPTE DE BAZĂ
3. CINCI ETAPE PENTRU A EVALUA RISCURILE PREZENTE PE NAVA DUMNEAVOASTRĂ
4. POLITICA ÎN DOMENIUL SIGURANȚEI PENTRU SIGURANȚA NAVEI
5. ÎNTOCMIREA UNEI EVALUĂRI A RISCURILOR
6. GHID PENTRU O EVALUARE MINIMĂ A RISCURILOR




EVALUAREA RISCURILOR

De ce este necesară?	Într-o situație de muncă în care există persoane angajate, angajatorul este responsabil cu asigurarea unui loc de muncă sigur și trebuie să desfășoare evaluări ale riscurilor pentru a controla și a verifica că locul de muncă este un mediu sigur.
Cine este responsabil pentru efectuarea evaluării riscului?	În domeniul pescuitului, locul de muncă este nava, iar comandantul este adesea angajatorul. Comandantul poate să nu fie proprietarul navei, caz în care este responsabilitatea proprietarului să se asigure că este efectuată evaluarea riscurilor. Comandantul, în calitate de persoană responsabilă pentru operarea navei, este cea mai potrivită persoană pentru a efectua evaluarea riscurilor, însă persoana care are control asupra administrării navei, și anume proprietarul, are responsabilitatea generală.
Cine este responsabil pentru efectuarea evaluării riscurilor pe nava dumneavoastră?	În multe cazuri, pescarii lucrează pe o navă pe baza primirii unei cote-părți din câștigurile realizate de navă. Aceștia pot fi considerați angajați în conformitate cu legislațiile naționale ale statelor membre ale UE în ceea ce privește sănătatea și securitatea. Indiferent de modul de clasificare a acestora în temeiul legislației naționale, o bună practică este ca aceștia să fie luați în considerare în calitate de angajați în ceea ce privește sănătatea și securitatea, prin urmare, aceștia trebuie să beneficieze de toate măsurile preventive și de protecție instituite de persoana/organizația care deține nava. Persoana/organizația respectivă trebuie să asigure efectuarea evaluării riscurilor.
Este un pescar care primește o cotă-parte o persoană angajată?	În cazul în care dețineți o navă și lucrați singur, este necesar să efectuați o evaluare a riscurilor. Cu toate acestea, în cazul în care operați o navă pentru o altă persoană care deține nava, persoana respectivă este responsabilă pentru locul dumneavoastră de muncă, prin urmare, este necesară efectuarea unei evaluări a riscurilor.
Pescarii care lucrează singuri (activitate independentă)	De asemenea, în cazul în care nava este a dumneavoastră și numai dumneavoastră lucrați pe ea, o evaluare a riscurilor este obligatorie pentru siguranța dumneavoastră și a tuturor persoanelor care pot fi implicate în întreținerea acesteia sau pur și simplu se află la bordul acesteia pentru a urca pe altă navă. În cazul în care lucrați singur, este esențial să luați în considerare măsurile de siguranță (a se vedea modulul I, secțiunea 18) .

CONCEPTELE DE BAZĂ ALE EVALUĂRII RISCURILOR

Evaluarea riscurilor poate fi un proces complicat sau destul de simplu și semnificativ, în funcție de situație. Pescuitul este o activitate periculoasă deoarece locul de muncă este marea, însă o evaluare a riscurilor trebuie să fie simplă și ușor de înțeles. În cadrul unei evaluări a riscurilor sunt utilizați diverși termeni precum cei de mai jos.

! PERICOL

ORICE POATE CAUZA DAUNE

Aproape orice lucru poate fi considerat un pericol, însă o abordare rezonabilă vă va permite să vă decideți asupra pericolelor reale și nu asupra posibilităților extreme.

Acestea pot fi:

- un obstacol peste care s-ar putea cădea;
- o zonă alunecoasă a punții;
- lipsa unei balustrade de mână;
- bocaporturile lăsate deschise;
- persoana care operează vinciul nu poate observa membrii echipajului care manevrează echipamentul de pescuit;
- posibilitatea de a cădea peste bord;
- manipularea capturii;
- iluminat insuficient în camera motoarelor;
- adormitul la timonă;
- niveluri ridicate de zgomot;
- membru al echipajului fără experiență;
- transportarea a prea mult echipament la bord.

! RISC

O COMBINAȚIE ÎNTRE CÂT DE PROBABIL ESTE CA PERICOLUL SĂ AIBĂ LOC ȘI CÂT DE GRAV POATE FI ACESTA

O situație care are consecințe foarte grave care pot conduce la leziuni permanente sau deces, chiar dacă este puțin probabil să se întâmple, reprezintă un risc mai grav decât o situație care este probabilă, însă nu va cauza prea multe daune. Trebuie să fiți conștient de riscurile grave.

**CONSECINȚĂ****CUM AR PUTEA PERICOLUL SĂ CAUZEZE DAUNE ȘI CINE AR PUTEA FI RĂNIT?**

Consecințele pot varia, o alunecare/împiedicare/cădere poate conduce la câteva leziuni sau chiar la deces.

Este necesar să vă gândiți la ceea ce este posibil în mod rezonabil; o împiedicare în apropierea vinciului poate avea drept consecință căderea persoanei peste vinci.

Pe o navă de pescuit de mici dimensiuni, este probabil ca întregul echipaj să fie supus riscului sau o singură persoană care lucrează într-un spațiu de pe navă, de exemplu inginerul.

Cu toate acestea, un pericol de pe punte poate reprezenta un risc pentru fiecare persoană care traversează puntea, inclusiv membrii echipajului de pe alte nave.

**MĂSURA DE CONTROL****CE PUTEȚI FACE PENTRU A REDUCE RISCURILE?**

Ce mijloace de protecție sunt disponibile pe navă? Acestea pot fi:

- balustrade;
- apărători;
- echipamente de protecție;
- instrucțiuni;
- instruire;
- metode de lucru diferite;
- echipamente îmbunătățite;
- control profesional al stabilității etc.

**ACȚIUNI SUPLIMENTARE****ACȚIUNI PE CARE INTENȚIONAȚI SĂ LE ÎNTREPRINDEȚI PENTRU A REDUCE RISCURILE RĂMASE**

După ce ați luat în considerare pericolele și măsurile de control (mijloacele de protecție) care sunt instituite pentru a reduce sau pentru a vă proteja de pericol, trebuie să luați în considerare dacă riscul există în continuare și dacă este justificabilă întreprinderea unor acțiuni suplimentare.

**EVALUAREA RISCURILOR – OBIECTIV**

Obiectivul evaluării riscurilor este de a garanta că locul de muncă este un mediu sigur pentru toate persoanele implicate.

3. CINCI ETAPE PENTRU A EVALUA RISCURILE PREZENTE PE NAVA DUMNEAVOASTRĂ

ETAPA 1

- Inspectați nava și alcătuiți o listă cu pericolele prezente pe nava dumneavoastră.
- Verificați riscurile prezentate în toate modulele din prezentul ghid.
- Implicați-vă echipajul în identificarea pericolelor.

Este necesar să luați în considerare siguranța tuturor.

Identificați pericolele prezente pe nava dumneavoastră.

ETAPA 2

- Luați în considerare toate situațiile posibile.
- Gândiți-vă la membrii tineri sau fără experiență ai echipajului.

Există vreo persoană care nu este informată cu privire la amenințarea potențială pe care o poate genera un pericol?

Identificați cine ar putea fi rănit și cum anume?

ETAPA 3

- *Evitați riscurile; evaluați toate riscurile care nu pot fi evitate.*
- Adoptați bunele practici și respectați standardele recunoscute (de exemplu, dispozițiile legislației naționale).

Sunt mijloacele de protecție existente suficiente și rezonabile?

Evaluați riscul – sunt adecvate măsurile de control existente?

ETAPA 4

- Întocmiți evaluarea riscurilor și transmiteți-o întregului echipaj.
- Utilizați o formulare simplă și urmați structura prezentată în acest ghid.

Luați în considerare riscurile grave, nu cele minore.

Înregistrați toate constatările!

ETAPA 5

- Revizuiți-vă evaluarea riscurilor cel puțin o dată pe an.
- Revizuiți imediat evaluarea în cazul în care: au fost efectuate modificări asupra navei, a fost adoptată o nouă metodă de pescuit sau a fost schimbat echipajul.
- Întocmiți separat o evaluare a riscurilor pentru cazurile speciale (de exemplu, persoane tinere, persoane cu dizabilități, femei însărcinate).

Cu cât mai repede vă revizuiți evaluarea riscurilor, cu atât mai bine!

Revizuiți-vă evaluarea riscurilor și efectuați modificări, în cazul în care este necesar.

POLITICA DE SECURITATE

Elaborarea unei politici globale în domeniul siguranței reprezintă nu doar o cerință juridică în temeiul legislației UE, ci și o măsură de siguranță preventivă importantă.

Următorul exemplu prezintă un model de politică; este important să întocmiți un document de acest tip în care să arătați angajamentul navei față de siguranță și să identificați persoana responsabilă pentru menținerea și sprijinirea politicii.

POLITICA ÎN DOMENIUL SIGURANȚEI – EXEMPLU

Declarația de politică privind sănătatea și securitatea

Aceasta este declarația de politică privind sănătatea și securitatea pentru navă:

Declarația noastră privind politica generală este:

- să efectuăm controale adecvate privind riscurile asociate sănătății și siguranței care pot rezulta din activitățile profesionale;
- să ne consultăm cu lucrătorii noștri/echipajul nostru cu privire la aspecte care le afectează sănătatea și siguranța;
- să furnizăm și să menținem în siguranță instalațiile și echipamentul;
- să asigurăm manipularea și utilizarea în condiții de siguranță a substanțelor;
- să furnizăm informații, cursuri de instruire și supraveghere pentru lucrători/echipaj;
- să ne asigurăm că toți lucrătorii sunt competenți/întregul echipaj este competent pentru a își desfășura sarcinile și să le asigurăm instruire adecvată;
- să prevenim accidentele și cazurile de boli profesionale;
- să menținem condiții de muncă sănătoase și sigure; și
- să reexaminăm și să revizuiem această politică ori de câte ori este necesar la intervale regulate.

Semnătura:

Data:

RECOMANDĂRI PRIVIND MODUL DE COMPLETARE A FORMULARULUI

Identificarea pericolelor: De regulă, cel mai bine este să implicați echipajul într-un tur al navei pentru a discuta despre zonele cu risc ale navei.

Riscuri asociate: Fiecărui pericol îi este asociat cel puțin un risc, însă, cel mai probabil, îi vor fi asociate mai multe. Riscul reprezintă modul în care pericolul poate aduce prejudicii echipajului și navei.

Măsuri de control: Reducerea riscului este principalul obiectiv al evaluării riscurilor, iar punerea în aplicare a măsurilor de control este cel mai important aspect.

Aceste controale trebuie luate în considerare în următoarea ordine:

Apărători: Acestea pot fi fizice sau implicite, de exemplu o apărătoare a unui utilaj este o apărătoare fizică, iar zona sigură în care se află echipajul în timp ce echipamentul este recuperat este o apărătoare implicită.

Instruire și proceduri: Acest tip de control presupune că toată lumea lucrează într-un mediu sigur și că a beneficiat de instruire suficientă, prin urmare, puteți lua în considerare listele de verificare ca o măsură de control în domeniu.

Echipamentul individual de protecție (PPE): Îmbrăcămintea purtată pentru a proteja o persoană de pericole permite, de asemenea, ca echipamentul să fie operat într-un mod sigur, printre exemple numărându-se mănuși pentru a ține mâinile calde și pentru a lucra eficient și ochelari de protecție pentru a vizualiza activitatea desfășurată.

Marcaje: Marcajele sunt nu doar cele pe care le puteți citi, delimitarea anumitor zone cu o culoare intensă vă poate atenționa să nu stați în apropierea acestora. De asemenea, un obstacol la nivelul capului care este luminat și evidențiat clar este mai ușor de evitat decât unul întunecat.

Numărul paginii: Utilizați ghidul ca o referință pentru a alege măsurile de control recomandate și faceți trimiteri la numărul paginii în coloana de culoare galbenă.

Atenție: Vă rugăm să observați că acest formular, precum și celelalte formulare prezentate în ghid nu constituie o abordare finală privind modul în care trebuie să completați evaluarea riscurilor. Cu toate acestea, formularele vă pot sprijini în identificarea riscurilor și estimarea consecințelor. Vă recomandăm să utilizați formularul și să îl completați în conformitate cu nevoile dumneavoastră specifice.

6. GHID PENTRU O EVALUARE MINIMĂ A RISCURILOR

NOTĂ INTRODUCIVĂ:

Un exemplu de listă de verificare și orientări pentru evaluarea riscurilor de pe nava dumneavoastră sunt prezentate în această secțiune. Sunt exemplificate șaisprezece zone/sarcini/activități (a se vedea tabelele de mai jos). Utilizați lista de verificare și orientările pentru a vă ajuta să desfășurați evaluarea riscului de pe nava dumneavoastră și să o operați.

Luați în considerare fiecare „Pericol posibil” și, în cazul în care nu se aplică, utilizați un „X”.

De îndată ce evaluarea riscului a fost finalizată, puneți un „√” în căsuță.

O căsuță liberă înseamnă că evaluarea necesită atenție.

Vă rugăm să aveți în vedere că evaluați situația specifică a navei dumneavoastră, iar măsurile de control adecvate pot fi diferite față de sugestiile enumerate în prezentul ghid.

ZONĂ	SARCINĂ	ACTIVITATE
Nava	Timoneria	Pescuitul cu traule
Echipajul	Spațiile de cazare/Bucătăria	Pescuit cu vârșe
Procedurile de urgență	Camera/Sala motoarelor	Pescuitul cu plase/cu paragat/la dandinetă
Îmbarcarea și debarcarea	Manipularea capturii	Pescuitul cu drage și cu beam-traule
Îmbrăcămintea	Unelte prinse într-un obstacol și repararea acestora	Munca pe navă
Lucrările de întreținere		

EVALUAREA RISCULUI EFECTUATĂ PE BAZA GHIDULUI

<input type="checkbox"/> Necesită evaluare <input checked="" type="checkbox"/> Efectuat <input checked="" type="checkbox"/> N/A	PERICOL	RISC	MĂSURI DE CONTROL	NR. PAGINII
<input checked="" type="checkbox"/>	Îmbarcarea și debarcarea	Î nec – cădere în apă Vătămare corporală – cădere de pe scară	Nu consumați alcool, aveți grijă ca alte persoane să fie prin preajmă Informați autoritatea portuară cu privire la scările defecte/iluminatul insuficient. Lucrați în grupuri Utilizați un echipament individual de plutire/vestă de salvare	37
<input checked="" type="checkbox"/>	Zgomot	Pierdere a auzului, care poate conduce la surditate	Utilizarea unor apărători pentru urechi Reducerea timpului de expune la zgomot	54
<input checked="" type="checkbox"/>	Lansarea (pescuitul cu vârșe)	Î nec – tragere peste bord Leziuni – prindere în frânghie/lovire cauzată de o vârșă	Planificați un sistem sigur de lucru Nu vă apropiați de frânghiile aflate în mișcare Purtați la îndemână un cuțit în cazul unei situații de urgență Utilizați un echipament individual de plutire/vestă de salvare	76
<input checked="" type="checkbox"/>	Vinciuri și parâme (pescuitul cu drage și beam-traule)	Zdrobire – tragere în vinci Tăieturi/sfâșieri – cauzate de firele metalice desprinse/răsucite din parâmă	Testați funcția de oprire de urgență înainte de utilizare Testați mijloacele de comunicare dintre dispozitivul de control al vinciului și punte Verificați parâma pentru firele metalice desprinse/răsucite din parâmă Păstrați distanța	88

EVALUAREA RISCULUI EFECTUATĂ PE BAZA GHIDULUI

<input type="checkbox"/> Necesită evaluare <input checked="" type="checkbox"/> Efectuat <input checked="" type="checkbox"/> N/A	PERICOL	RISC	MĂSURI DE CONTROL	NR. PAGINII
<input type="checkbox"/>	Pierderea stabilității			31
<input type="checkbox"/>	Zone generale de lucru			33
<input type="checkbox"/>	Serviciul de cart			34
<input type="checkbox"/>	Spațiile de cazare/Bucătăria			35
<input type="checkbox"/>	Camera motoarelor/Spații închise			36
<input type="checkbox"/>	Îmbarcarea și debarcarea			37
<input type="checkbox"/>	Campania de pescuit			38
<input type="checkbox"/>	Echipamentul încurcat și repararea acestuia			39
<input type="checkbox"/>	Lucrările de întreținere			40
<input type="checkbox"/>	Operațiuni desfășurate la țărm			41
<input type="checkbox"/>	Operațiuni de descărcare			42
<input type="checkbox"/>	Operațiuni de lucru desfășurate de o singură persoană			43

EVALUAREA RISCULUI EFECTUATĂ PE BAZA GHIDULUI

<input type="checkbox"/> Necesită evaluare <input checked="" type="checkbox"/> Efectuat <input checked="" type="checkbox"/> N/A	PERICOL	RISC	MĂSURI DE CONTROL	NR. PAGINII
<input type="checkbox"/>	Comportament iresponsabil			46
<input type="checkbox"/>	Capacitatea echipajului			47
<input type="checkbox"/>	Preocupări și competențe			48
<input type="checkbox"/>	Persoane tinere			49
<input type="checkbox"/>	Aspecte lingvistice și culturale			50
<input type="checkbox"/>	Vătămări corporale			52
<input type="checkbox"/>	Persoană căzută peste bord			53
<input type="checkbox"/>	Zgomot			54
<input type="checkbox"/>	Expunere la razele soarelui			57
<input type="checkbox"/>	Expunere la temperaturi scăzute			58
<input type="checkbox"/>	Sănătate precară			59
<input type="checkbox"/>	Stres și oboseală			60

EVALUAREA RISCULUI EFECTUATĂ PE BAZA GHIDULUI

<input type="checkbox"/> Necesită evaluare <input checked="" type="checkbox"/> Efectuat <input checked="" type="checkbox"/> N/A	PERICOL	RISC	MĂSURI DE CONTROL	NR. PAGINII
<input type="checkbox"/>	Vătămări corporale			61
<input type="checkbox"/>	Alunecări, împiedicări și căderi			62
<input type="checkbox"/>	Manipularea capturii			63
<input type="checkbox"/>	Prelucrarea capturii			64
<input type="checkbox"/>	Substanțe chimice și biologice			65
<input type="checkbox"/>	Capacitatea de a efectua serviciul la bord			66
<input type="checkbox"/>	Leziuni și afecțiuni			67
<input type="checkbox"/>	(Pescuitul cu traule) • Vinciuri, parâme • Lanțuri de remorcare			72
<input type="checkbox"/>	(Pescuitul cu traule) • Ridicarea sacului • Tamburi ai plaselor etc.			73
<input type="checkbox"/>	Pescuit cu vârșe • Structură și sistem			75
<input type="checkbox"/>	Pescuit cu vârșe • Lansare			76
<input type="checkbox"/>	Pescuit cu vârșe • Ridicarea plaselor			77

EVALUAREA RISCULUI EFECTUATĂ PE BAZA GHIDULUI

<input type="checkbox"/> Necesită evaluare <input checked="" type="checkbox"/> Efectuat <input checked="" type="checkbox"/> N/A	PERICOL	RISC	MĂSURI DE CONTROL	NR. PAGINII
<input type="checkbox"/>	Pescuit cu vârșe • Scripete de grui • Golirea și punerea momelii			78
<input type="checkbox"/>	Pescuit cu vârșe • Arimarea capturii			78
<input type="checkbox"/>	Pescuitul cu plase/cu paragatela dandinetă • Arimarea echipamentului • Stabilitate			81
<input type="checkbox"/>	Pescuitul cu plase/cu paragatela dandinetă • Lansarea plaselor și a paragatelor			82
<input type="checkbox"/>	Pescuitul cu plase/cu paragatela dandinetă • Ridicare la bord			83
<input type="checkbox"/>	Pescuitul cu plase/cu paragatela dandinetă • Golirea capturii • Punerea momelii			84
<input type="checkbox"/>	Pescuitul cu plase/cu paragatela dandinetă • Pescuitul la dandinetă • Sisteme mecanizate			85
<input type="checkbox"/>	Pescuitul cu drage și cu beam-traule • Stabilitatea • Obstacolele de pe fundul mării			86
<input type="checkbox"/>	Pescuitul cu drage și cu beam-traule • Vinciuri • Parâme			88
<input type="checkbox"/>	Pescuitul cu drage și cu beam-traule • Manevrarea echipamentului			89
<input type="checkbox"/>	Pescuitul cu plasă-pungă • Navă auxiliară			90
<input type="checkbox"/>	Pescuitul cu plasă-pungă • Ridicare • Vinciuri, echipamente de ridicare, macarale • Frânghii și dispozitive de prindere pentru ridicare			92

EVALUAREA RISCULUI EFECTUATĂ PE BAZA GHIDULUI

<input type="checkbox"/> Necesită evaluare <input checked="" type="checkbox"/> Efectuat <input checked="" type="checkbox"/> N/A	PERICOL	RISC	MĂSURI DE CONTROL	NR. PAGINII
<input type="checkbox"/>	Pescuit cu plasă-pungă • Arimarea capturii			93
<input type="checkbox"/>	Pescuit cu plasă-pungă • Stabilitatea navei			93
<input type="checkbox"/>	Pescuit cu plasă-pungă • Efectul de suprafață liberă pe navă			93
<input type="checkbox"/>				
<input type="checkbox"/>				
<input type="checkbox"/>				
<input type="checkbox"/>				
<input type="checkbox"/>				
<input type="checkbox"/>				
<input type="checkbox"/>				
<input type="checkbox"/>				
<input type="checkbox"/>				

Modulul VI • Informații suplimentare

- 1 • ECHIPAMENTE INDIVIDUALE DE PLUTIRE
- 2 • STABILITATE
- 3 • PRIMUL AJUTOR
- 4 • ECHIPAMENTUL DE MUNCĂ
- 5 • EXERCIȚII DE PREGĂTIRE PENTRU SITUAȚII DE URGENȚĂ



Modulul VI • Informații suplimentare

1 • Echipamente individuale de plutire

- 1.1. INTRODUCERE
- 1.2. CE ECHIPAMENTE SUNT DISPONIBILE ÎN PREZENT?
 - 1.2.1. VESTE SAU VESTE CĂPTUȘITE
 - 1.2.2. VESTE DE LUCRU
 - 1.2.3. COSTUME TERMICE FLOTANTE
 - 1.2.4. VESTE DE SALVARE GONFLABILE
 - 1.2.5. VESTE DE SALVARE
 - 1.2.6. COSTUME IMPERMEABILE
- 1.3. CONSIDERAȚII FINALE

**ȘANSA
DUMNEAVOASTRĂ
DE SUPRAVIEȚUIRE**

1.1. INTRODUCERE

ECHIPAMENT INDIVIDUAL DE PLUTIRE (PFD)

Acesta este un costum sau echipament care, atunci când este purtat corespunzător, oferă purtătorului un anumit nivel de flotabilitate care va crește șansa de supraviețuire. În general, se consideră că termenii vestă de salvare și echipament individual de plutire se pot substitui între ei. Cu toate acestea, trebuie subliniat că o vestă de salvare este concepută pentru a întoarce persoanele inconștiente cu fața în sus odată ajunse în apă.

FLOTABILITATE

Flotabilitatea este măsurată în Newton (N) și reflectă capacitatea unui echipament individual de plutire de a menține o persoană la suprafață. 10 Newton corespund aproximativ cu 1 kilogram de masă flotantă.

Flotabilitatea este obținută, în principal, prin două mijloace:

1. **Flotabilitate proprie**, obținută prin utilizarea materialelor flotabile precum spumă poliuretanică cu celulă închisă introdusă în căptușeala îmbrăcămintei. Nivelul de flotabilitate prevăzut depinde de volumul de spumă poliuretanică, prin urmare, pentru a obține o bună flotabilitate, este necesar un volum mare care are ca rezultat o îmbrăcămintă voluminoasă. Echipamentele cu flotabilitate proprie pot asigura o flotabilitate de numai 50-80 N, însă oferă fiabilitate totală.
2. **Flotabilitate prin umflare**, obținută prin umflarea unui compartiment, de regulă cu ajutorul unei butelii cu dioxid de carbon (CO₂). Umflarea poate fi activată în mod manual prin tragerea unui șnur sau în mod automat atunci când echipamentul este scufundat în apă. De asemenea, umflarea poate fi obținută prin suflarea într-un tub bucal. Pot fi obținute niveluri ridicate de flotabilitate prin echipamentele gonflabile, însă este necesară verificarea și întreținerea periodică a acestora pentru a garanta siguranța.

Există patru standarde europene pentru echipamentele individuale de plutire, care trebuie să poarte marca CE (EN393-399). Standardele respective au fost înlocuite recent de Organizația Internațională de Standardizare (ISO) și sunt cunoscute ca ISO 12402. Diagrama de mai jos arată simbolul vizual și oferă o sinteză a categoriilor de flotabilitate.

VI-1. Niveluri de flotabilitate pentru echipamentele individuale de plutire (adaptat din RNLI)



Destinat înotătorilor pricepuți aflați în apropiere de mal sau țărm sau care se află în preajma unei persoane care îi poate ajuta. Volum minim, însă cu o utilizare limitată în ape agitate. Nu are posibilitatea de a menține în siguranță purtătorul pentru o perioadă lungă de timp. Flotabilitate insuficientă pentru a proteja persoanele care nu se pot ajuta singure. Necesită participare activă din partea purtătorului și este puțin probabil să întoarcă o persoană într-o poziție în care gura este deasupra apei.

Recomandate pentru persoanele aflate în ape liniștite. S-ar putea să nu aibă flotabilitate suficientă pentru a proteja o persoană care nu este în măsură să se ajute și s-ar putea să nu rotească pe spate persoana aflată în stare de inconștiență, în special în cazul în care poartă îmbrăcămintă groasă.

În general, pentru a fi utilizate de persoanele aflate departe de țărm și în condiții meteorologice nefavorabile. Acestea vor întoarce o persoană inconștientă într-o poziție sigură cu fața deasupra apei și nu necesită o acțiune ulterioară din partea purtătorului pentru a menține această poziție.

Utilizate în principal de persoanele aflate departe de țărm și de persoanele care poartă o greutate semnificativă și, prin urmare, necesită o flotabilitate suplimentară. De asemenea, sunt destinate persoanelor cu îmbrăcămintă care prinde aerul și care ar putea afecta în mod nefavorabil capacitatea de autoregresare a vestei de salvare. Proiectate să garanteze că purtătorul plutește cu gura și nasul deasupra apei.

1.2. CE ECHIPAMENTE SUNT DISPONIBILE ÎN PREZENT?

Există multe produse disponibile care pot fi considerate drept echipament individual de plutire (PFD). Toate acestea prezintă avantaje și dezavantaje care trebuie luate în considerare pentru a putea alege echipamentul individual de plutire care se potrivește cel mai bine cerințelor dumneavoastră la locul de muncă.

1.2.1. VESTE SAU VESTE CĂPTUȘITE

Acestea sunt preferate de pescari deoarece sunt ușor de purtat, confortabile și se aseamănă cu îmbrăcămintea normală. Acestea au o căptușeală de spumă flotantă care oferă o flotabilitate de 50-70 N, suficient pentru a vă ține la suprafață, însă nu vă vor menține cu fața deasupra apei în cazul în care ajungeți în stare de inconștientă. În mod normal, acestea sunt prevăzute cu fermoar și cu buzunare de dimensiuni potrivite și au un preț moderat. Mulți comandanți de nave le consideră ideale pentru a le purta în timonerie, însă membrii echipajului care lucrează pe punte le pot considera prea călduroase atunci când lucrează în condiții cu temperaturi ridicate.

1.2.2. VESTE DE LUCRU

Acestea sunt veste de uz industrial proiectate pentru situațiile în care persoanele trebuie să lucreze într-un spațiu în care există riscul de a cădea în apă. Spuma rigidă este utilizată adesea pentru a crea un compartiment flotant situat în fața pieptului și poate asigura până la 100 N. Acestea pot fi achiziționate la un preț scăzut, însă pot fi prea voluminoase și limitative în mișcări pentru munca continuă pe nava de pescuit.

1.2.3. COSTUME TERMICE FLOTANTE

Aceste costume au un mare avantaj față de multe alte produse deoarece asigură protecție termică, oferind un timp de supraviețuire mai îndelungat și protecție împotriva șocului termic care poate avea loc la contactul cu apa rece. Costumele sunt confecționate dintr-un material rezistent și impermeabil, cu o căptușeală din spumă cu celulă închisă care va asigura o flotabilitate de 50-80 N. Benzile de tip Velcro închid costumul la manșete și glezne pentru a preveni pătrunderea apei reci. Costumele au o glugă căptușită termic, iar benzi reflectorizante sunt adesea poziționate pe glugă, umeri și încheieturi.

În apă, costumele oferă o bună susținere, purtătorul plutind orizontal. Înotul este ușor în aceste costume și, de asemenea, este ușor să adoptați o poziție dreaptă în apă, cu gura deasupra apei, inclusiv în condiții de hulă. Cu toate acestea, în cazul în care purtătorul își pierde cunoștința, acesta va pluti în poziție orizontală fie cu fața în sus, fie cu fața în jos. Din acest motiv, se recomandă ca astfel de costume să fie purtate cu o vestă de salvare gonflabilă pentru a garanta că purtătorul va rămâne cu fața în sus și, întrucât vestele trebuie să depășească flotabilitatea costumului, se recomandă utilizarea unei veste de salvare de 275 N.

De regulă, pescari utilizează astfel de costume în condiții cu temperaturi scăzute, pentru care acestea sunt ideale. Cu toate acestea, în condiții cu temperaturi ridicate, costumele ar fi prea călduroase pentru a putea lucra în ele.

1.2.4. VESTE DE SALVARE GONFLABILĂ

Ce trebuie să știți?

Acestea sunt echipamentele pe care majoritatea pescarilor le au în vedere deoarece pot fi purtate deasupra oricărei îmbrăcămintei, sunt ușoare și nu limitează mișcările. Cu toate acestea, trebuie luate în considerare mai multe aspecte atunci când alegeți un echipament pentru mediul în care lucrați.

Flotabilitate: 150 N (ISO12402-3:2006) este acceptată, de regulă, ca fiind suficientă pentru un adult obișnuit atunci când se află în larg. 275 N (ISO12402-2:2006) este necesară atunci când este purtată o îmbrăcămintă de protecție grea sau când sunt folosite unelte. O astfel de flotabilitate ridicată ar fi necesară pentru a garanta că o persoană inconștientă care poartă un costum termic flotant este întoarsă cu fața în sus atunci când se află în apă.

Unul sau două compartimente: Majoritatea vestelor de salvare gonflabile pot avea fie două compartimente, cu doi cilindri și mecanisme care respectă cerințele SOLAS, fie un singur compartiment cu un cilindru și un mecanism. În cazul în care vesta de salvare este singura vestă existentă pentru o persoană pe o navă, regulamentele pot impune ca aceasta să fie cu două compartimente și să respecte cerințele SOLAS. (Este posibil ca acest lucru să nu fie valabil pentru navele cu o lungime sub 12 m.) În cazul în care există atât o vestă de salvare gonflabilă, cât și o vestă de salvare în scopul abandonării navei, de exemplu o vestă de salvare utilizată ca un echipament individual de plutire, este acceptată o vestă de salvare cu un singur compartiment.

Vestele de salvare cu două compartimente sunt destul de costisitoare, iar majoritatea pescarilor consideră mai eficient din punct de vedere al costurilor să dispună de o vestă de salvare cu flotabilitate proprie mai ieftină aprobată de SOLAS în scopul abandonării navei, pe lângă o vestă de salvare gonflabilă cu un singur compartiment pentru a o utiliza ca echipament individual de plutire.

Automată sau manuală: Majoritatea pescarilor vor opta pentru o vestă de salvare care se umflă automat în cazul în care aceștia se află în apă. Vestele de salvare automate au întotdeauna un mijloc de activare manual pe lângă un tub bucal pentru a permite ca vesta de salvare să fie umflată pe cale orală. Cu toate acestea, există posibilitatea de a activa manual o vestă de salvare prin tragerea șnurului declanșatorului.

Activarea manuală previne posibilitatea unei false activări din cauza unui mecanism automat ud sau posibilitatea ca o vestă de salvare automată să se umfle în timp ce purtătorul încearcă să iasă dintr-o navă care se scufundă. Desigur, activarea manuală nu va funcționa în cazul în care vă aflați în stare de inconștiență!

Mecanisme solubile sau hidrostatice: Majoritatea vestelor de salvare se activează atunci când o pastilă (sare) solubilă se dizolvă în contact cu apa, ceea ce permite pistonului cu arc să perforzeze butelia de gaz umflând vesta de salvare. Acest tip de mecanism se poate activa accidental în cazul în care se află constant în condiții umede, fără a fi lăsat să se usuce.

Mecanismele hidrostatice nu sunt afectate de umezeală și sunt activate de diferența de presiune la scufundarea în apă. Mecanismele solubile pot fi montate pe majoritatea echipamentelor existente și pot fi verificate și întreținute cu ușurință de pescari. Montarea mecanismelor hidrostatice este destul de riscantă, iar acestea trebuie să fie întreținute de producător.

Materialul exterior: Acesta este prevăzut cu capse, benzi de tip Velcro sau fermoare. Materialul trebuie să fie robust pentru a asigura protecție, precum și flexibil pentru a garanta că vesta de salvare este confortabilă la purtare. În cazul pescuitului, posibilitatea de a menține curat materialul este un considerent important.

Centuri: În afară de cazul în care centura vestei de salvare este fixată strâns de purtător, vesta de salvare va pluti pur și simplu deasupra umerilor atunci când se afla în apă. Catarama trebuie să fie ușor de utilizat și eficientă pentru a împiedica slăbirea centurii.

Bretele bifurcate: Pentru a exclude posibilitatea ca vesta de salvare să plutească deasupra umerilor și să nu ridice gura purtătorului deasupra apei, mulți producători furnizează bretele bifurcate. Acestea sunt recomandate, în special, pentru utilizarea cu vestele de salvare scurte la care centura poate ajunge deasupra taliei, de unde este mai ușor să alunece în sus.

Butelie și mecanism: Un potențial defect al vestelor de salvare gonflabile este desfacerea buteliei de gaz din mecanism, astfel încât vesta de salvare nu se mai umflă sau se umflă parțial. Trebuie efectuate verificări periodice pentru a garanta că butelia de gaz este bine fixată în mecanism. Pentru a soluționa această problemă, anumiți producători înșurubează butelia cu o anumită forță de torsiune, alții montează cilindri cu îmbinare în baionetă, iar alții prevăd o porțiune de plastic transparent în material pentru a putea vedea butelia și mecanismul.

Activitatea fizică pe care o implică pescuitul supune vestele de salvare la teste dificile, iar pescarii trebuie să fie conștienți că buteliile de gaz se pot desprinde și că trebuie să efectueze verificări periodice ale vestelor de salvare.

Întreținere: În mod ideal, producătorii ar recomanda o verificare și întreținere amănunțită de către aceștia o dată la 12 luni. Cu toate acestea, nu există motive pentru care o vestă de salvare purtată ca un echipament individual de plutire nu ar putea fi întreținută de un pescar care urmează instrucțiunile producătorului. Într-adevăr, în cazul în care aceasta este umflată accidental, veți fi nevoit să înlocuiți componentele mecanismelor. Atunci când achiziționați vesta de salvare de la producător, cumpărați cel puțin un kit de rezervă. Aceste kituri conțin o rezervă de butelie de gaz, o nouă pastilă solubilă și orice altceva este necesar pentru a face utilizabilă vesta de salvare după ce a fost umflată. Vestele de salvare hidrostatice sunt riscante și trebuie trimise la producător pentru întreținere.

1.2.5. VESTE DE SALVARE

Ce trebuie să aveți în vedere?

Confort: Veți putea să o purtați în mod confortabil atunci când lucrați? Probați vesta de salvare și vedeți cum vă simțiți. Frecarea vestei de gât este adesea o problemă, dar purtarea unui tricou cu guler vă va ajuta. O altă problemă posibilă este presiunea buteliei și a mecanismului simțită la nivelul pieptului atunci când vă aplecați sau vă întindeți în timp ce lucrați.

Catarama centurii: Luați în considerare cât de ușor va fi să vă fixați centura: Majoritatea vestelor de salvare au cataramă dublă, însă fixarea acestora poate fi dificilă atunci când aveți mâinile reci și acestea necesită ca centura să fie reglată strâns după fixare. Cataramele cu închidere prin împingere sunt mai ușoare și rapide și centura nu va avea nevoie de ajustări. Verificați cât de bine strâng catarama și dispozitivul de ajustare centura, întrucât slăbirea centurii este o problemă des întâlnită.

Elemente care pot fi agățate: Alegeți o vestă de salvare cu profil plan, care se așază corespunzător pe dumneavoastră și care nu depășește prea mult centura. Principalul element care poate fi agățat este șnurul sau declanșatorul pentru activarea manuală a umflării vestei, care este localizat adesea în partea de jos a acesteia. În cazul umflării automate, este probabil justificabil să ascundeți în vestă șnurul de declanșare manuală a umflării, fie utilizând benzile Velcro, fie prin partea inferioară a fermoarului. În mod evident, este necesar să deschideți vesta ca să ajungeți la șnur în cazul în care umflarea automată nu se poate realiza, însă acest lucru este puțin probabil să se întâmple.

Accesorii de fixare: Părțile vestei vor fi fixate cu benzi de tip Velcro, fermoare sau capse. Benzile de tip Velcro sunt foarte eficiente, însă de îndată ce au intrat în contact cu nisip fin, praf etc., acestea nu se mai mențin fixate și există posibilitatea ca părțile vestei să se desfacă. Fermoarele și capsele sunt preferate în situațiile în care vesta de salvare poate intra în contact cu anumite impurități.

Curățare: Curățarea materialului vestei este probabil esențială în majoritatea operațiunilor de pescuit.

Durabilitate: Vestele de salvare ușoare din material subțire nu vor rezista la purtarea continuă, întrucât materialul se va rupe ușor și compartimentul se va deteriora. Pentru munca fizică solicitantă, cel puțin partea inferioară a vestei de salvare trebuie să fie întărită. Alternativ, pot fi purtate veste de salvare compacte care sunt scurte în lungime și, prin urmare, nu pot avea contact cu vârșă.

Baliză luminoasă și fluier: Vestele de salvare aprobate de SOLAS vor fi echipate cu o baliză luminoasă și un fluier. Nu este necesar ca un echipament individual de plutire să îndeplinească cerințele SOLAS, însă, cu toate acestea, se recomandă cu fermitate echiparea acestuia cu o baliză luminoasă și un fluier.

1.2.6. COSTUME IMPERMEABILE

Prevăzute cu vestă de salvare

O parte superioară impermeabilă specială cu un pliu pentru mărire este disponibilă sau o jachetă prevăzută cu capse pentru închidere este indicată pentru deschidere rapidă, oferind spațiu pentru vesta de salvare. Un produs care a fost preferat de mulți pescari în cadrul testelor înlocuiește bretelele pantalonilor impermeabili cu o vestă de salvare gonflabilă.

Vesta de salvare este prevăzută cu o porțiune plată și extinsă și se așază confortabil pe umerii purtătorului. Bretelele atașate de betelia pantalonilor pot fi ajustate și pantalonii se comportă ca niște bretele bifurcate pentru vesta de salvare atunci când persoana se află în apă. Vesta de salvare și pantalonii impermeabili pot fi achiziționați separat, astfel încât, în cazul în care pantalonii se deteriorează, vesta de salvare poate fi atașată unei noi perechi de pantaloni.

1.3. CONSIDERAȚII FINALE

Pescarii consideră că, indiferent de produsul pe care s-au decis să îl poarte, acesta tot va crea limitări în mișcare și probleme în utilizare. Toate produsele pot provoca iritații în jurul gâtului, astfel încât este necesară utilizarea unui tricou cu guler pentru a proteja zona gâtului. Pescarii se pot îneca și în condiții meteorologice favorabile; în realitate, majoritatea pescarilor se înecă în condiții de mare calmă.

Utilizarea unui echipament individual de plutire presupune într-adevăr un efort, însă, cu perseverență, vă veți obișnui cu acesta. Alegeți cu atenție dintre produsele disponibile pentru a găsi produsul care se potrivește operațiunilor dumneavoastră de pescuit și, în mod ideal, probați-l cu costumul impermeabil înainte de a îl achiziționa.

Vestele de salvare gonflabile nu sunt produse care să fie neglijate, acestea trebuie uscate după utilizare și verificate periodic pentru a vedea dacă au defecțiuni sau dacă butelia de gaz s-a desfăcut.

Atunci când achiziționați o vestă de salvare gonflabilă, achiziționați, de asemenea, un set de rezervă pentru a putea înlocui componentele declanșatoare în cazul în care vesta se umflă din cauza acționării accidentale a declanșatorului sau a pătrunderii în mecanism a umezelii. (Vestele de salvare hidrostatice nu sunt afectate de umezeală, însă este necesară înlocuirea componentelor declanșatoare de către producător în cazul în care declanșatorul este acționat accidental.)

Trebuie să fiți conștienți că un produs care este purtat zilnic atunci când lucrați pe o navă de pescuit nu va rezista pentru totdeauna. Verificați-vă întotdeauna vesta de salvare pentru a găsi semne de purtare sau rupturi înainte de utilizare și asigurați-vă că aceasta este întreținută anual de către o persoană autorizată.

Modulul VI • Informații suplimentare

2 • Stabilitate

2.1. INTRODUCERE

2.2. PERICOLE PRIVIND STABILITATEA

2.2.1. MODIFICAREA NAVEI SAU INSTALAREA UNUI NOU ECHIPAMENT

2.2.2. SUPRAÎNCĂRCAREA

2.2.3. PĂTRUNDEREA APEI ȘI INUNDAREA SPAȚIILOR DE SUB PUNTE

2.2.4. PESCUITUL CU TRAULE ȘI DRAGE

2.2.5. RIDICAREA CAPTURII ȘI A UNELTELOR DE PESCUIT

2.3. PATRU ETAPE PENTRU A EVALUA STABILITATEA NAVEI DUMNEAVOASTRĂ

**NU
SUPRAÎNCĂRCAȚI
NAVA**

2.1. INTRODUCERE

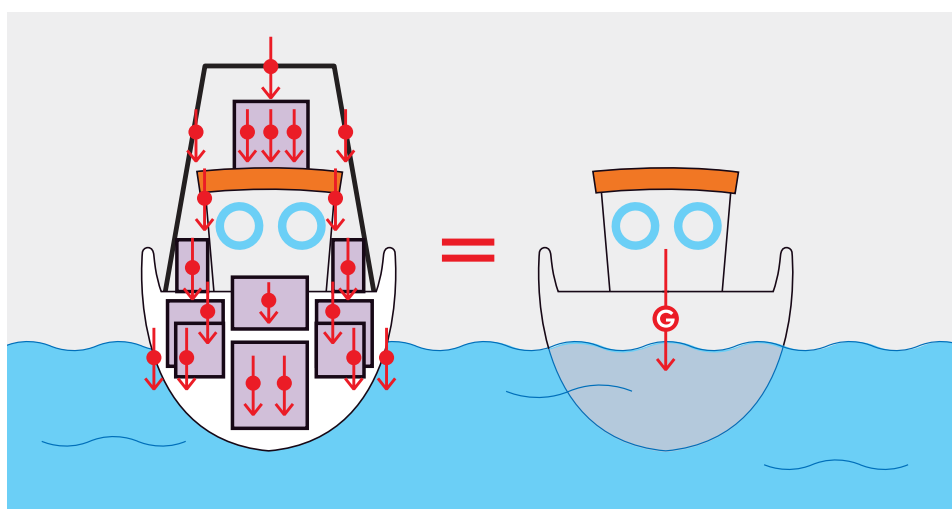
STABILITATE

Stabilitatea este capacitatea navei de a reveni în poziție verticală în apă.

O bună înțelegere a factorilor care reduc stabilitatea este esențială pentru a lua deciziile corecte și a întreprinde acțiunile corespunzătoare în timpul operării navei dumneavoastră pe mare.

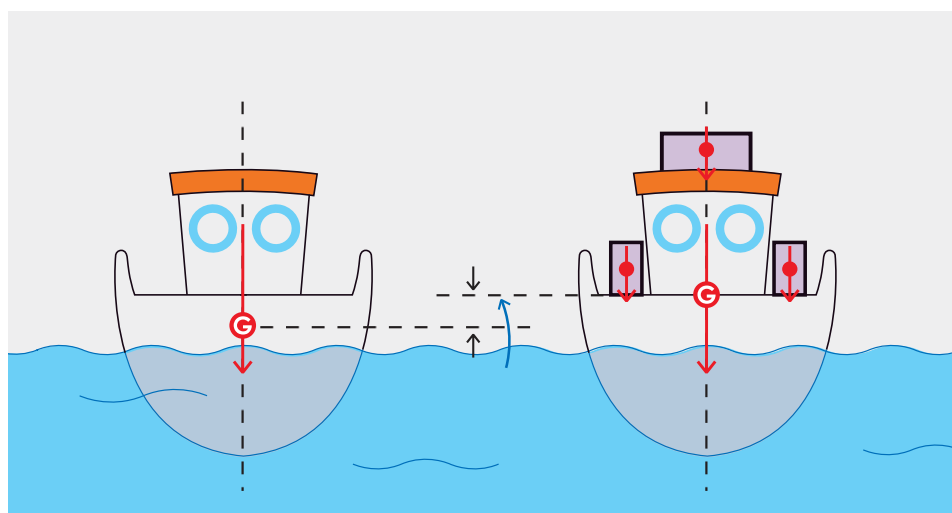
CENTRUL DE GREUTATE (G)

Este punctul în care întreaga greutate a navei se poate spune că acționează vertical în jos și, cu cât este mai jos acest punct, cu atât nava va fi mai stabilă.



VI-2. Vizualizarea centrului de greutate

Centrul de greutate variază în funcție de încărcătura navei, iar o încărcătură grea și înaltă pe punte va conduce la un centru de greutate mai ridicat și la o navă mai puțin stabilă. O încărcătură amplasată sub punte va oferi o stabilitate îmbunătățită. Centrul de greutate se deplasează către greutatea adăugată, departe de greutatea înlăturată și paralel cu greutatea mișcată.

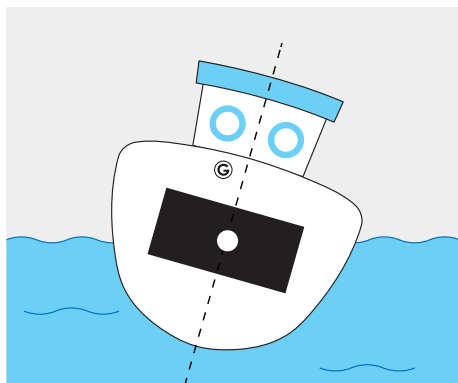


VI-3. Ce anume deplasează centrul de greutate

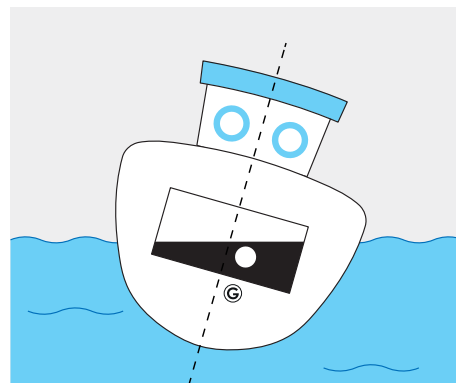
EFFECTUL DE SUPRAFAȚĂ LIBERĂ

Acesta are loc atunci când lichidele se deplasează odată cu mișcarea navei, conducând la deplasarea centrului de greutate și afectând grav stabilitatea navei.

În cazul în care un rezervor sau un recipient este plin, conținutul acestuia nu se deplasează odată cu mișcarea navei și centrul de greutate nu se deplasează. În cazul în care rezervorul sau recipientul este umplut parțial, conținutul acestuia se va deplasa odată cu mișcarea navei și centrul de greutate al navei se va deplasa, reducând stabilitatea. Rezervoarele de combustibil au compartimente care reduc efectul de suprafață liberă.

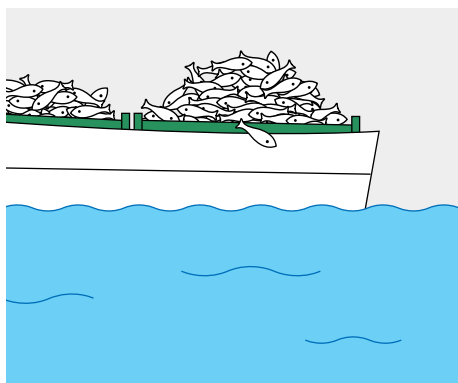


VI-4. Rezervor plin: centrul de greutate rămâne neschimbat atunci când nava se înclină (adaptat din Transport Canada, 03/2003).



VI-5. Rezervor parțial plin: centrul de greutate se deplasează într-o parte atunci când nava se înclină (adaptat din Transport Canada, 03/2003).

Peștele se poate deplasa, iar efectul de suprafață liberă va avea loc în cazul în care există o cantitate mare de pește, depozitată fie pe punte, fie în sala de depozitare a peștelui. Este esențial să depozitați peștii în lăzi sau să compartimentați recipientele pentru a preveni ca peștele să alunece și să afecteze stabilitatea navei.



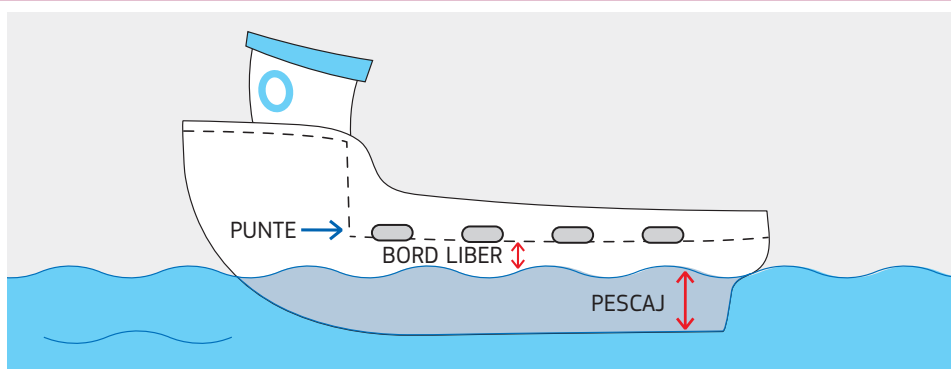
VI-6. Cantitatea mare de pește se poate deplasa, cauzând efectul de suprafață liberă (adaptat din Transport Canada, 03/2003).



VI-7. Apa de pe punte se mișcă, cauzând efectul de suprafață liberă (adaptat din Transport Canada, 03/2003).

BORD LIBER

Este distanța verticală dintre linia de plutire și puntea de lucru a navei.



VI-8. Ilustrarea bordului liber și pescajului (adaptat din FAO, Cartea tehnică nr. 517).

2.2. PERICOLE PRIVIND STABILITATEA

2.2.1. MODIFICAREA NAVEI SAU INSTALAREA UNUI NOU ECHIPAMENT

Modificarea navei pentru a instala echipamente grele va deplasa mai sus centrul de greutate și va reduce stabilitatea navei dumneavoastră.

În cazul în care doriți să instalați un nou portal, un adăpost pe punte, un tambur al plasei sau un vinci de tip „power block” și o macara, este necesar să consultați o persoană calificată sau un arhitect naval. Acestea sunt singurele persoane care pot evalua impactul pe care un astfel de echipament instalat deasupra punții îl va avea asupra bordului liber al navei și vă pot oferi consultanță privind necesitatea efectuării unor ajustări sau a unor noi calcule privind stabilitatea.

De asemenea, amintiți-vă că acumularea în timp a materialelor și echipamentelor contribuie la creșterea greutății navei dumneavoastră, prin urmare, îndepărtați periodic obiectele de care nu mai aveți nevoie și verificați cu atenție locurile în care sunt depozitate obiecte grele.

Păstrați greutatele la un nivel cât mai jos.

2.2.2. SUPRAÎNCĂRCAREA

În mod normal, navele de pescuit sunt supraîncărcate prin depozitarea unei capturi prea mari de pește în cala de pește sau pe punte. Ambele situații limitează stabilitatea și pot conduce la riscul de răsturnare a navei.

Calculați ce cantitate de captură puteți transporta la bord și lăsați suficiente marje de siguranță pentru condițiile de vreme nefavorabilă și un nivel scăzut al combustibilului, astfel încât să ajungeți la țărm în siguranță. În cazul în care aveți un manual privind stabilitatea, verificați condițiile de încărcare care au fost calculate în funcție de cantitățile de combustibil, materiale și capturi.

Depozitați cât mai puține lucruri pe punte și fixați-le întotdeauna, pentru a preveni alunecarea acestora. În cazul pescuitului cu echipament fix, atunci când vâșele și plasele trebuie transportate în zone noi de pescuit, există întotdeauna tentația de a le așeza în stive prea înalte, în scopul de a transporta cât mai multe.

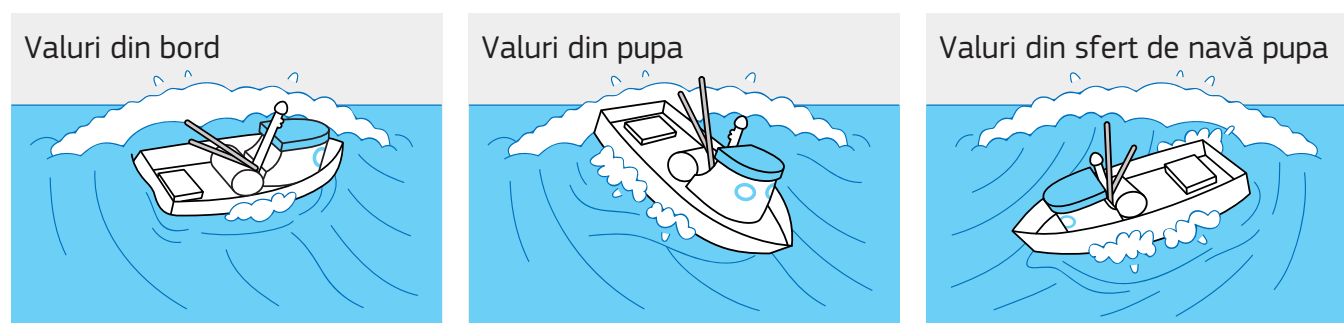
2.2.3. PĂTRUNDEREA APEI ȘI INUNDAREA SPAȚIILOR DE SUB PUNTE

În condiții de mare agitată, un val pe punte poate aduce multe tone de apă și poate produce un efect de suprafață liberă. Prin urmare, este esențial să îndepărtați apa de pe punte cât mai repede posibil. Sabordurile de furtună (orificiile de scurgere) sunt de o importanță vitală pentru îndepărtarea apei luate la bord și reducerea riscului de răsturnare.

De asemenea, inundarea se poate produce prin supape și conducte în sala motoarelor sau prin bocaporturi, uși și guri de aerisire în spațiile de sub punte.

Câteva dintre măsurile pentru prevenirea acestui pericol sunt:

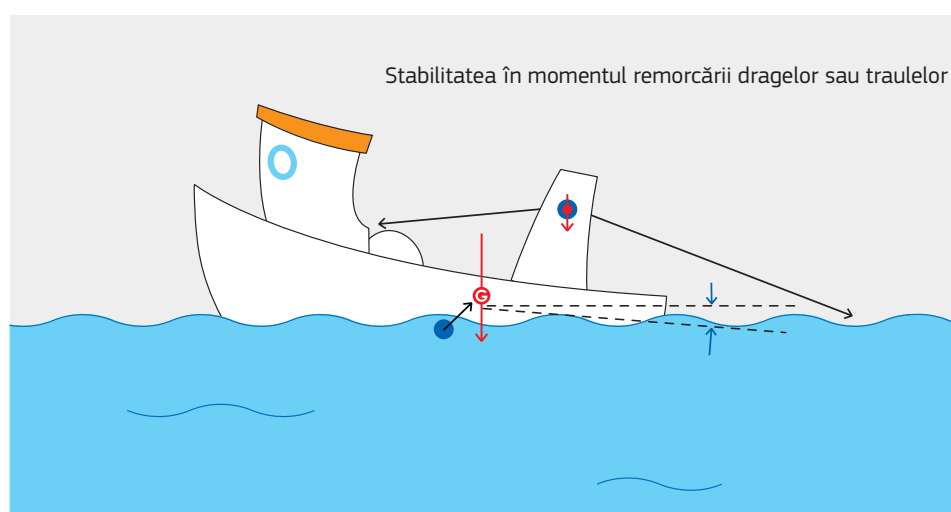
- evitarea condițiilor în care valurile care se sparg sau valurile din pupa ar putea cauza inundarea punții;
- păstrarea sabordurilor de furtună deschise și fără obstacole în calea acestora;
- păstrarea la minimum a tuturor santinelor și a gheții topite;
- testarea alarmelor la nivelul santinei și a pompelor de santină înainte de orice cursă;
- păstrarea bocaporturilor și a ușilor închise și fără frânghii, cabluri și obstacole în calea acestora.



VI-9. Tipuri de valuri.

2.2.4. PESCUITUL CU TRAULE ȘI DRAGE

Pescuitul cu traule și drage presupune ridicarea unui echipament greu. Este necesară acordarea unei atenții deosebite deoarece, în timpul pescuitului cu traule sau drage, tensiunea din parâme ar putea reduce dramatic bordul liber și ar ridica centrul de greutate.

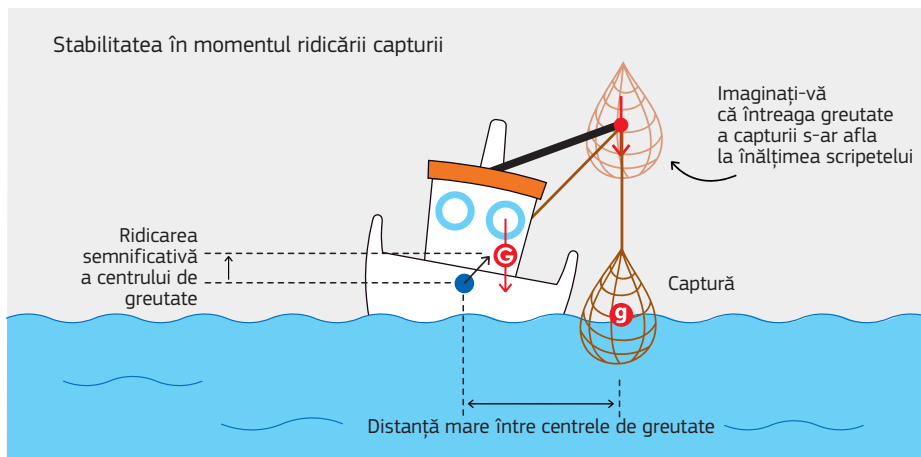


VI-10. Încărcătura trasă de parâme afectează stabilitatea.

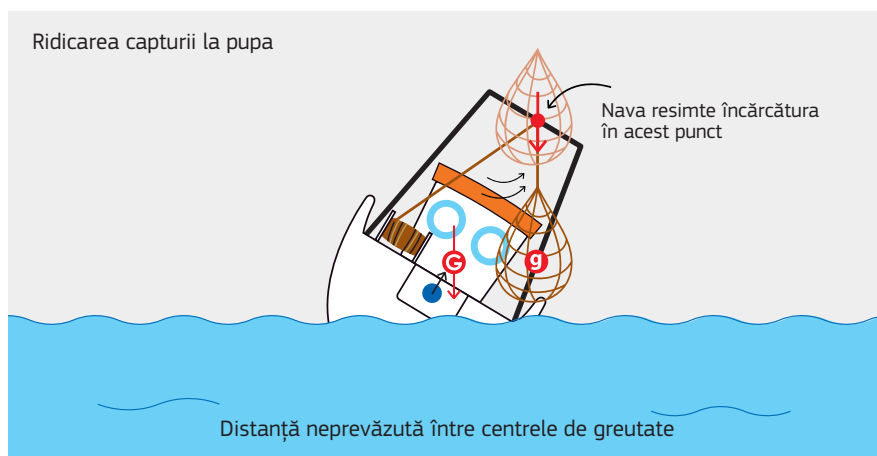
2.2.5. RIDICAREA CAPTURII ȘI A UNELTELOR DE PESCUIT

Ridicarea uneltelor de pescuit sau a capturii de pește la bordul navei poate reduce semnificativ stabilitatea. Este necesar să se ia în considerare că, atunci când efectuați ridicarea cu ajutorul unui bige, de îndată de echipamentul a fost ridicat din apă, întreaga sa greutate acționează asupra scripetelui din vârful bigei. Prin urmare, greutatea este situată deasupra și se deplasează, de asemenea, spre o parte a navei, cauzând înclinarea navei pe un bord.

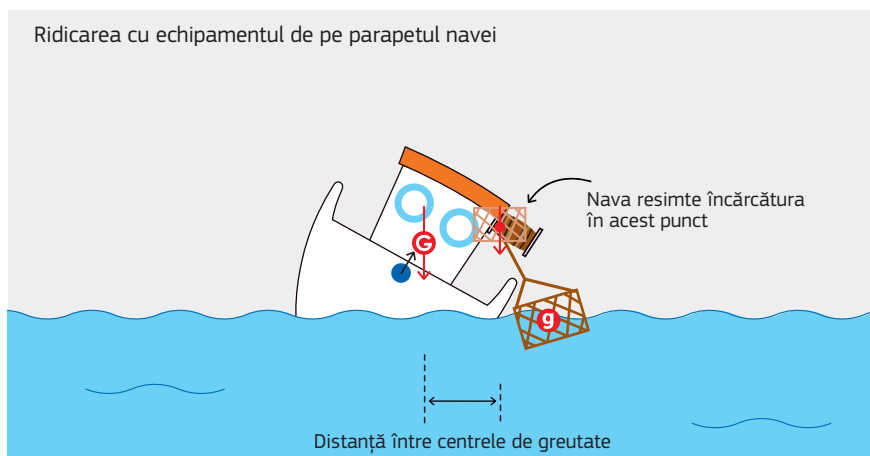
Înainte de ridicare, luați în considerare caracteristicile navei dumneavoastră, starea mării și greutatea pe care aveți de gând să o ridicați.



VI-11. Ridicarea cu ajutorul bigei.



VI-12. Ridicarea cu ajutorul portalului situat la pupa.



VI-13. Ridicarea dintr-o parte a navei.

2.3. PATRU ETAPE PENTRU A EVALUA STABILITATEA NAVEI DUMNEAVOASTRĂ

ETAPA 1

Luați în considerare fiecare factor care poate contribui la un incident de stabilitate, cum ar fi:

- integritatea etanșeității;
- efectul de suprafață liberă;
- bordul liber;
- încărcătura;
- operațiunile de pescuit;
- altele.

ETAPA 2

Colectați toate datele tehnice care sunt disponibile pentru navă, cum ar fi:

- planul de forme al navei;
- planul structural general;
- cartea de stabilitate a navei;
- evidența lucrărilor de modificare;
- detalii privind înmatricularea navei;
- capacitățile calei de depozitare a peștelui, ale rezervoarelor de combustibil, ale rezervoarelor de apă;
- existența balastului.

În cazul în care cartea de stabilitate a navei nu este disponibilă, trebuie să consultați un arhitect naval care poate utiliza toate informațiile existente pentru a calcula stabilitatea navei. În cazul în care informațiile existente nu sunt suficiente, arhitectul naval poate efectua un „test de raliu” pentru a evalua nivelul de stabilitate al navei.

ETAPA 3

Enumerați preocupările importante care se aplică navei dumneavoastră:

- **Integritatea etanșeității/punctele de inundare a spațiilor de sub punte:** Care spații de pe nava dumneavoastră sunt pasibile de risc și ar putea permite pătrunderea apei? De exemplu, uși, bocaporturi, hublouri, spiraiuri, guri de ventilare în bordajul navei etc. Ce proceduri și măsuri de întreținere puteți institui pentru a preveni pătrunderea apei?
- **Efectul de suprafață liberă:** În ce spațiu al navei dumneavoastră ar putea constitui o problemă apariția efectului de suprafață liberă? De exemplu, apă blocată pe punte, cantitate mare de pește pe punte, apă în santină, rezervoare de combustibil.
- **Bordul liber:** Ce factori ar putea reduce bordul liber al navei dumneavoastră și sunt precizate limite în datele tehnice privind nivelul bordului liber? De exemplu, luați în considerare bordul liber de la pupa, centrul navei și prora și fiți conștient de nivelul minim.
- **Încărcătura:** Sunt furnizate limitele privind încărcătura în orice informație existentă privind stabilitatea? Sunt indicate spațiile pentru arimarea echipamentului? Încărcătura de pe navă, care poate fi reprezentată de echipamentul transportat, combustibil, mijloacele de depozitare și peștele prins, nu trebuie să depășească nivelul bordului liber minim.
- **Operațiuni de pescuit:** Luați în considerare ce operațiuni de pescuit vor avea un impact semnificativ asupra stabilității navei și enumerați orice procedură sau acțiune care ar limita efectele adverse.

ETAPA 4

Întocmiți o listă de verificare pentru a prezenta factorii importanți cu privire la nava dumneavoastră ca un memento al acțiunilor și verificărilor care trebuie efectuate pentru a asigura stabilitatea navei.

Adăugați în coloana de mai jos punctele importante pe care le-ați stabilit în etapele doi și trei. Introduceți în coloanele aferente procedurilor orice instrucțiune pe care o veți urma cu privire la fiecare punct. Precizați orice lucrare sau verificare care trebuie efectuată periodic. Utilizați lista de verificare (tabelul de mai jos) ca un memento pentru toate persoanele cu privire la măsurile care urmează să fie luate pentru a asigura stabilitatea sigură a navei.

FACTORI-CHEIE	PROCEDURI		
	Înainte de plecarea în cursă	Pe timpul deplasării	Pe durata activității de pescuit
Integritatea etanșeității			
Efectul de suprafață liberă			
Bordul liber			
Încărcătură			
Operațiunile de pescuit			

Exemple de scenarii care trebuie luate în considerare includ următoarele:

- părăsirea portului cu rezervorul de combustibil plin și echipamentele de depozitare, însă fără captură;
- prezența în zona de pescuit cu o captură maximă de pește;
- deplasarea spre port cu o captură de pește maximă/mică și fără mult combustibil sau echipament de depozitare;
- alte condiții reale de operare (de exemplu, operațiunea de pescuit)

Mulțumiri:

Anumite conținuturi din această secțiune privind stabilitatea sunt bazate pe informațiile publicate de Maritime New Zealand și Fishing Industry Safety and Health.

Modulul VI • Informații suplimentare

3 • Primul ajutor

- 3.1. EXAMINAREA VICTIMEI
- 3.2. APEL DE URGENȚĂ – APELUL MAYDAY
- 3.3. TRUSĂ DE PRIM AJUTOR
 - 3.3.1. TRUSĂ DE PRIM AJUTOR DE BAZĂ
 - 3.3.2. TRUSĂ DE PRIM AJUTOR CATEGORIA C
- 3.4. FORMULAR PRIVIND INCIDENTUL

**ASIGURATI-VĂ
CĂ ȘTIȚI CE AVEȚI
DE FĂCUT**

3.1. EXAMINAREA VICTIMEI

1. Aveți grijă de siguranța dumneavoastră.
2. Vorbiți cu victima înainte de a o atinge.
3. Verificați dacă puteți obține un răspuns:
 - Este în stare de **alertă?**
 - Vă poate **auzi?**
 - Răspunde la **durere?**
 - Este în stare de **inconștiență?**

Pentru a vedea cât de conștientă este, strângeți-i ferm umerii și strigați pentru a încerca să obțineți un răspuns. În cazul în care aceasta nu răspunde la vocea sau atingerea dumneavoastră, ciupiți lobul urechii sau podul palmei pentru a vedea dacă răspunde la durere.

Starea de inconștiență are loc atunci când activitatea normală a creierului este întreruptă.
Această situație poate pune viața în pericol și, prin urmare, necesită asistență medicală imediată.

3.2. APEL DE URGENȚĂ – APELUL MAYDAY

1. Verificați ca stația radio să fie pornită și funcția de putere mare să fie selectată.
 2. Selectați canalul adecvat (MF DSC, VHF DSC, canalul 16 VHF sau INMARSAT)
 3. Apăsați butonul de transmisie și spuneți rar și clar:
 - **Mayday** (repețiți de trei ori)
 - **Acesta/Aceasta** este (repețiți denumirea navei de trei ori)
 - **Indicativul meu de apel/Numărul meu MMSI este...**
 - **Mayday** (Numele și identificarea navei)
 - **Poziția mea este** (oferiți informații privind latitudinea și longitudinea sau relevmentul adevărat la un punct cunoscut)
 - **Solicít** (descrieți tipul de asistență, de exemplu „asistență medicală”)
 - **Am** (?) persoane la bordul navei
 - **Terminat** (aceasta înseamnă „Vă rog să răspundeți”)
 4. Eliberați butonul de transmisie și așteptați un răspuns
 5. În cazul în care nu primiți răspuns, REPETAȚI APELUL
- În cazul în care apelul dumneavoastră este recepționat, acesta va fi direcționat către un medic la una dintre stațiile radio ale centrelor de asistență medicală. În funcție de circumstanțe și de sfatul medicului, autoritățile pazei de coastă pot contribui la procesul de pregătire a evacuării.

În temeiul cerințelor minime ale UE de securitate și sănătate pentru promovarea unei mai bune asistențe medicale la bordul navelor, aplicabile navelor de pescuit de toate dimensiunile:

- Navele vor dispune de truse medicale corespunzătoare.
- Echipajul va beneficia de pregătire de bază în domeniul medical și al situațiilor de urgență.
- Consultația medicală trebuie să fie disponibilă prin radio.
- Este necesară existența la bordul navei a unui manual de prim ajutor.

Atunci când are loc un incident și o persoană este bolnavă sau rănită, este vitală prezența unei persoane care are cunoștințele necesare pentru întreprinderea acțiunilor corecte până la sosirea ajutorului profesionist.

Toți membrii echipajului trebuie să participe la un curs de prim ajutor, pentru a fi în măsură să își ajute colegii atunci când este necesar.

3.3. TRUSĂ DE PRIM AJUTOR

3.3.1. TRUSĂ DE PRIM AJUTOR DE BAZĂ

CONȚINUT

1. Șase pansamente diferite
2. Șervețele pentru curățare (pentru curățarea mâinilor salvatorului)
3. Șervețele sterile pentru curățarea rănilor
4. Pansamente pentru ochi
5. Pansamente umede
6. Două role de bandaj
7. Leucoplast
8. Foarfece chirurgical
9. Pensete
10. Ace de siguranță
11. Perie de unghii
12. Pungi cu sistem de închidere în cazul transportului la spital
13. Șase bandaje triunghiulare din bumbac
14. Opt perechi de mănuși din nitril
15. Folie/Pătură izotermică
16. Protecție facială pentru resuscitare
17. Tampoane din tifon

3.3.2. TRUSĂ DE PRIM AJUTOR CATEGORIA C (4)

ECHIPAMENT

1. Dispozitiv de resuscitare gură la gură
2. Bandaj elastic adeziv
3. Comprese din tifon
4. Mănuși de polietilenă de unică folosință
5. Plasturi
6. Bandaj cu compresă
7. Bandaj sau leucoplast cu oxid de zinc

MEDICAMENTE

1. Medicamente pentru inimă
 - preparate contra anginei
2. Sistemul gastrointestinal
 - antiemetice
 - antidiareice
3. Analgezice și antispasmodice
 - analgezic
4. Sistemul nervos
 - remediu contra răului de mare
5. Medicamente pentru uz extern
 - soluție antiseptică
 - preparate contra arsurilor
6. Antidoturi

Înregistrarea unui incident

Înregistrarea incidentului este importantă pentru serviciile de urgență. Aceasta trebuie să însoțească victima, în mod preferabil, într-o pungă cu sistem de închidere pentru a o păstra uscată. De asemenea, poate fi solicitată o copie pentru evidențele navei.

Următoarea pagină prezintă un model de formular privind incidentul, pe care să îl copiați și să îl păstrați la bord, împreună cu trusa de prim ajutor.

(4) Referința la categoria C este legată de cele trei categorii după care pot fi clasificate navele în conformitate cu cerințele existente. Această clasificare are impact asupra listei cu articole medicale care trebuie să existe la bord.

3.4. FORMULAR PRIVIND INCIDENTUL

1. Detalii privind persoana rănită

Nume

Sex

Bărbat

Femeie

Data nașterii

Ziua

Luna

Anul

Denumirea postului ocupat la bordul navei:

Adresa de domiciliu:

Număr de telefon fix și/sau mobil:

Alergii?

Nu

În caz de răspuns afirmativ, furnizați detalii.

Sub medicație?

Nu

În caz că da, furnizați detalii.

Istoric medical?

Nu

În caz de răspuns afirmativ, furnizați detalii.

2. Detalii privind incidentul

Data producerii incidentului

Ora (UTC/GMT/locală)

Unde s-a produs incidentul?

(de exemplu, pe punte, în bucătărie, în sala mașinilor etc.)

Descriere succintă a leziunii

Partea corpului afectată și nivelul durerii

<p>Fără durere Redus Mediu Ridicat</p>	<p><input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Gât</p> <p><input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Umăr stâng</p> <p><input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Cot/antebrat stâng</p> <p><input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Mână/incheietură stângă</p> <p><input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Sold/Coapsă/fesă stâng(ă)</p> <p><input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Genunchi stâng</p> <p><input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Gleznă/Labă a piciorului stâng</p>		<p>Partea superioară a spatelui</p> <p>Umăr drept</p> <p>Cot/antebrat drept</p> <p>Mână/incheietură dreaptă</p> <p>Sold/Coapsă/fesă drept(ă)</p> <p>Genunchi drept</p> <p>Gleznă/Labă a piciorului drept</p>	<p>Fără durere Redus Mediu Ridicat</p> <p><input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>
--	--	--	--	--

Leziune la nivelul coloanei vertebrale?

Da Nu

Stare de conștiență

- Își cunoaște numele/locația?
 Persoana răspunde prompt la stimuli?
 Reacționează la durere?
 Nu răspunde?

Respirație

- Normală
 Greoaie
 Rapidă
 Lentă
 Adâncă
 Puțin adâncă
 Zgomotoasă

Puls

- Normal Rapid Scăzut Puternic Slab

Piele

Temperatură

- Foarte scăzută
 Scăzută
 Normală
 Ridicată
 Foarte ridicată

Culoare

- Pală
 Normală
 Înroșită

Umiditate

- Umedă
 Normală
 Uscată

Când a mâncat persoana ultima oară?

Modulul VI • Informații suplimentare

4 • Echipamentul de muncă

- 4.1. INTRODUCERE
- 4.2. GESTURI DE SEMNALIZARE PENTRU OPERAȚIUNILE DE RIDICARE
- 4.3. EXAMINAREA, INSPECȚIA ȘI MENȚINEREA EVIDENȚEI
- 4.4. FORMULAR DE INSPECȚIE
 - 4.4.1. NAVE DE PESCUIT CU TRAULE
 - 4.4.2. NAVĂ DE PESCUIT CU TRAULE
 - 4.4.3. NAVĂ DE PESCUIT CU PLASE/CU PARAGATE/LA DANDINETĂ
 - 4.4.4. DRAGĂ SAU BEAM-TRAUL
 - 4.4.5. PLASĂ PUNGĂ

**EFFECTUATI
INSPECȚII
PERIODICE**

4.1. INTRODUCERE

ECHIPAMENTUL DE LUCRU

Se referă la orice echipament utilizat în timpul desfășurării activității la bordul navei, precum:

- unelte de mână, atât manuale, cât și acționate electric;
- scări, atât fixe, cât și portabile;
- benzi transportoare;
- elevatoare;
- instalație de producerii a gheții;
- echipamente prezente în bucătărie și timonerie;
- vinciuri;
- echipamente de ridicare;
- tambure ale plasei;
- vinciuri de tip „power block”, macarale și role, scripeți și cadrele aferente;
- echipament fixat la țarm pentru operațiunile de debarcare, precum motostivuitoare și echipamente de lucru cu autopropulsare.

Orice persoană responsabilă pentru operarea navei trebuie să garanteze că echipamentul este:

- adecvat pentru utilizare și potrivit pentru scopul și condițiile în care este utilizat;
- întreținut în condiții de siguranță pentru utilizare, astfel încât sănătatea și siguranța persoanelor nu este expusă riscurilor;
- inspectat pentru a se asigura că acesta prezintă în continuare siguranță în utilizare.

Toate inspecțiile trebuie efectuate de o persoană autorizată și trebuie păstrată evidența acestora.

În ceea ce privește **echipamentul de ridicare**, precum vinciurile și echipamentele de remorcare, acestea trebuie să facă obiectul unor garanții și verificări. Echipamentul de ridicare trebuie să fie:

- adecvat, suficient de puternic și stabil pentru utilizarea propusă. În mod similar, încărcătura și orice alt obiect atașat de aceasta (de exemplu, lăzile cu pește, cârligele de ridicare etc.) trebuie să fie adecvate;
- fixat sau instalat pentru a preveni riscul rănirii, de exemplu, din cauza echipamentului sau a încărcăturii care cade sau lovește persoanele;
- marcat în mod vizibil cu informațiile corespunzătoare care trebuie luate în considerare pentru utilizarea sigură a acestuia, de exemplu, încărcături de lucru sigure. Accesorii precum curelele, clemele de fixare a parâmei etc. trebuie marcate în mod similar.



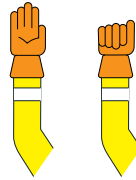



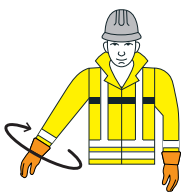

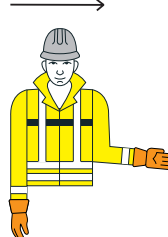


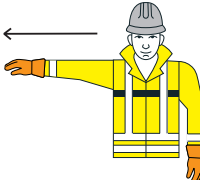
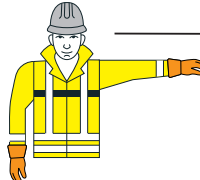
Operatorii trebuie să se asigure că:

- operațiunile de ridicare sunt planificate, supravegheate și efectuate în condiții de siguranță de către persoane care sunt competente;
- evaluarea adecvată a riscurilor a fost efectuată înainte de începerea operațiunii;
- echipamentul utilizat pentru ridicare este marcat corespunzător și este sigur pentru un astfel de scop, de exemplu, au fost luate toate măsurile de precauție necesare pentru eliminarea sau reducerea riscului;
- orice echipament defect este scos din funcțiune imediat.

În scopurile descrise anterior, persoana competentă trebuie să fie capabilă să demonstreze că deține cunoștințe privind echipamentul și operațiunile de ridicare. Aceasta poate fi comandantul sau un membru al echipajului, însă se recomandă desemnarea unei persoane calificate.

4.2. GESTURI DE SEMNALIZARE PENTRU OPERAȚIUNILE DE RIDICARE

Diagramă reprodusă mulțumită UK Maritime și Coastguard Agency (Agenția Maritimă și de Pază de Coastă a Regatului Unit).

 <p>ÎNCEPE OPERAȚIUNEA Urmați-mi instrucțiunile</p>  <p>ÎNCETEAZĂ OPERAȚIUNEA Încetați să-mi urmați instrucțiunile</p>	 <p>Strângeți sau deschideți pumnul pentru a semnaliza „Ține întinsă frânghia” sau „Deplasează ușor încărcătura”.</p>
 <p>RIDICĂ</p>	 <p>OPREȘTE</p>  <p>OPREȘTE DE URGENȚĂ</p>
 <p>COBOARĂ</p>	 <p>ROTEȘTE SPRE STÂNGA</p>  <p>ROTEȘTE SPRE DREAPTA</p>
 <p>APROPIE DE MINE</p>  <p>ÎNDEPĂRTEAZĂ DE MINE</p> <p>Semnalizați cu ambele mâini</p>	 <p>DEPLASEAZĂ SPRE STÂNGA</p>  <p>DEPLASEAZĂ SPRE DREAPTA</p>

VI-14. Gesturi de semnalizare standard pentru operațiunile de ridicare

4.3. EXAMINAREA, INSPECȚIA ȘI MENȚINEREA EVIDENȚEI

Înainte de utilizarea pentru prima dată a echipamentelor de ridicare, inclusiv a accesoriilor, acestea trebuie să fie verificate de o persoană competentă. De asemenea, echipamentul de ridicare trebuie examinat în detaliu, în timpul utilizării regulate, pentru identificarea oricărei defecțiuni, cel puțin anual.

Metoda de examinare va fi stabilită de persoana competentă, examinările vor fi efectuate tot de o persoană competentă, iar detaliile trebuie consemnate în registrul privind întreținerea, care trebuie să fie disponibil pe timpul inspecției. După fiecare examinare sau inspecție a echipamentului de ridicare, trebuie înaintat un raport proprietarului și comandantului navei de pescuit, astfel încât aceștia să întreprindă acțiunile adecvate.

Întregul echipament utilizat pentru operațiunile de ridicare trebuie să includă accesoriile utilizate pentru ancorare, fixare sau susținerea acestuia. Sunt incluse, de asemenea, accesoriile precum lanțurile, curelele, sapanele, șuruburile cu ochi. Echipamentul de remorcare (parâme, frânghii, lanțuri, verigi, chei de tachelaj etc.) care, în mod normal, intră în contact cu apa sau este scufundat pe parcursul operațiunilor de pescuit, poate să nu facă obiectul inspecției. Cu toate acestea, în cazul în care vinciul traulului sau echipamentul pentru remorcare este utilizat pentru orice operațiune de ridicare, acesta trebuie luat în considerare.

Prin urmare, cu toate că un vinci poate avea o forță de tracțiune de cinci tone, atunci când este utilizat pentru a debarca captura care cântărește doar 0,5 tone pentru fiecare operațiune de ridicare, acesta trebuie verificat și examinat în baza încărcăturii de 0,5 tone.

Frecvența inspecțiilor va depinde de starea și de modul de utilizare a echipamentului; pentru echipamentele utilizate intens în condiții care pot cauza coroziunea sau uzura rapidă, o inspecție la trei luni reprezintă o perioadă rezonabilă. În cazul altor echipamente, se poate efectua o inspecție o dată la șase luni, dar, cu siguranță, cel puțin anual pentru toate echipamentele.

Următoarea secțiune sugerează un formular de inspecție pentru navele de pescuit cu traule, navele de pescuit cu vârșe, navele de pescuit cu plase/cu paragat/la dandinetă și navele de pescuit cu drage/beam-traule și plase pungă. Trebuie remarcat faptul că lista echipamentelor nu este exhaustivă.

4.4. FORMULAR DE INSPECȚIE

4.4.1. NAVE DE PESCUIT CU TRAULE

ARTICOL	STARE/CONCLUZIE A: acceptabil R: necesită reparare/înlocuire/ajustare Re: reparat NA: nu se aplică			
	3 luni	6 luni	9 luni	12 luni
Vinci, inclusiv: suporturi de montare, frâne, cuplaje, dispozitive de ghidaj, role, supapă de control și sisteme hidraulice				
Role de punte și scripeți, inclusiv chei de tachelaj				
Punct de remorcare, lanțuri sau cabluri de remorcare, lanțuri de blocare				
Bigă sau macara de ridicare a sacului: vinci, cablu, scripete, cârlig de ridicare, supapă de control și sistem hidraulic				
Echipament de descărcare, inclusiv: bigă, scripeți, cablu, cârlig, chei de tachelaj, clești de ridicare, vinci, supapă de control și sistem hidraulic				
Scripete de tip „power block” și macara				
		6 luni	12 luni	
Tamburul plasei, inclusiv: dispozitiv de manevrare și sistem hidraulic				
Sistem de manipulare a peștelui, bandă rulantă, elevator etc.				
Scara de acces în cala de depozitare a peștelui				
Polizor unghiular				
Mașină de găurit				
Aparat de sudură				
Generator portabil				
Echipament ardere și tăiere				
		12 luni		
Unelte de mână și diverse				
Cuplă de ridicare				
Echipament de ridicare pentru sarcini mici				

Echipamentul de ridicare pentru sarcini mici, precum palanele, trebuie verificat înainte de utilizare și după 12 luni de utilizare.

4.4.2. NAVĂ DE PESCUIT CU TRAULE

ARTICOL	STARE/CONCLUZIE A: acceptabil R: necesită reparare/înlocuire/ajustare Re: reparat NA: nu se aplică			
	3 luni	6 luni	9 luni	12 luni
Echipament de ridicare, inclusiv: cadru, role, dispozitiv de aruncare a frânghiei, dispozitiv de manevrare și sistem hidraulic				
Scripetele gruiei, inclusiv: cadrul gruiei, scripete și cheie de tachelaj				
rolă fixată pe copastie, în cazul în care este utilizată în locul unui scripete de gruie				
Bigă sau macara de ridicare a sacului: vinci, cablu, scripete, cârlig de ridicare, supapă de control și sistem hidraulic				
Echipament de descărcare, inclusiv: bigă, scripeți, cablu, cârlig, chei de tachelaj, clești de ridicare, vinci, supapă de control și sistem hidraulic				
	6 luni		12 luni	
Scara de acces în cala de depozitare a peștelui				
Polizor unghiular				
Mașină de găurit				
Aparat de sudură				
Generator portabil				
Echipament ardere și tăiere				
	12 luni			
Unelte de mână și diverse				
Echipament de ridicare pentru sarcini mici				

Echipamentul de ridicare pentru sarcini mici, precum palanele, trebuie verificat înainte de utilizare și după 12 luni de utilizare.

4.4.3. NAVĂ DE PESCUIT CU PLASE/CU PARAGATE/LA DANDINETĂ

ARTICOL	STARE/CONCLUZIE A: acceptabil R: necesită reparare/înlocuire/ajustare Re: reparat NA: nu se aplică			
	3 luni	6 luni	9 luni	12 luni
Echipament de ridicare a plasei, inclusiv: cadru, rolă de strângere/benzi transportoare, dispozitiv de manevrare și sistem hidraulic				
mașină de scuturat/de depozitat plasa				
Echipament de ridicare a paragatelor, inclusiv: cadru, role, dispozitiv de aruncare a frânghiei, dispozitiv de manevrare și sistem hidraulic				
Piesă de ghidare sau scripetele gruiei, în cazul în care sunt utilizate.				
Echipament de descărcare, inclusiv: bigă, scripeți, cablu, cârlig, chei de tachelaj, clești de ridicare, vinci, supapă de control și sistem hidraulic				
	6 luni		12 luni	
Mecanisme de ridicare manuale tip „gurdie”				
Dispozitive de îndepărtare a peștelui din cârlige				
Scara de acces în cala de depozitare a peștelui				
Polizor unghiular				
Mașină de găurit				
Aparat de sudură				
Generator portabil				
Echipament ardere și tăiere				
	12 luni			
Unelte de mână și diverse				
Echipament de ridicare pentru sarcini mici				

Echipamentul de ridicare pentru sarcini mici, precum palanele, trebuie verificat înainte de utilizare și după 12 luni de utilizare.

4.4.4. DRAGĂ SAU BEAM-TRAUL

ARTICOL	STARE/CONCLUZIE A: acceptabil R: necesită reparare/înlocuire/ajustare Re: reparat NA: nu se aplică			
	3 luni	6 luni	9 luni	12 luni
Vinci, inclusiv: suporturi de montare, frâne, cuplaje, dispozitive de ghidaj, role de ghidare, supapă de control și sistem hidraulic				
Role de punte și scripeți, inclusiv: chei de tachelaj				
Bigi, inclusiv: cheie de împreunare, scripeți și cabluri, scripeți de bige și sisteme de deblocare în siguranță.				
Bigă sau macara de ridicare a sacului, inclusiv: vinci, cablu, scripete, cârlig de ridicare, supapă de control și sistem hidraulic				
Echipament de descărcare, inclusiv: bigă, scripeți, cablu, cârlig, chei de tachelaj, clești de ridicare, vinci, supapă de control și sistem hidraulic				
Echipament pentru pescuitul cu beam-traule/ cu drage				
Lanțuri de remorcare a barei traulului (pentru depozitare și reparare)				
	6 luni		12 luni	
Sistem de manipulare a peștelui, bandă rulantă, elevator etc.				
Scara de acces în cala de depozitare a peștelui				
Polizor unghiular				
Mașină de găurit				
Aparat de sudură				
Generator portabil				
Echipament ardere și tăiere				
	12 luni			
Unelte de mână și diverse				
Echipament de ridicare pentru sarcini mici				

Echipamentul de ridicare pentru sarcini mici, precum palanele, trebuie verificat înainte de utilizare și după 12 luni de utilizare.

4.4.5. PLASĂ PUNGĂ

ARTICOL	STARE/CONCLUZIE A: acceptabil R: necesită reparare/înlocuire/ajustare Re: reparat NA: nu se aplică			
	3 luni	6 luni	9 luni	12 luni
Navă auxiliară: stare, motor, echipament pentru situații de urgență, stație radio.				
Echipament de lansare/ridicare: cabluri de ridicare, scripeți și chei de tachelaj, vinci și structură.				
Echipament de ridicare a paragatelor, inclusiv: cadru, role, dispozitiv de aruncare a frânghiei, dispozitiv de manevrare și sistem hidraulic.				
Echipamentul de ridicare a plasei la pupa: inclusiv sistem hidraulic și dispozitivul de manevrare.				
Echipamentul de ridicare a plasei la prora: inclusiv sistem hidraulic și dispozitivul de manevrare.				
Vinci pentru ridicarea plasei-pungă: macarale și echipamente de ridicare aferente.				
Echipament și vinci pentru strângerea plasei: inclusiv biga și întregul echipament.				
Pompă de pește: inclusiv biga și întregul echipament.				
Role de transportare a plasei: inclusiv cadrul macaralei și dispozitive de manevrare.				
Bigă/macara de descărcare: inclusiv scripeții, lanțurile, cheile de tachelaj asociate etc.				
	6 luni		12 luni	
Scara de acces în cala de depozitare a peștelui				
Polizor unghiular				
Mașină de găurit				
Aparat de sudură				
Generator portabil				
Echipament ardere și tăiere				
	12 luni			
Unelte de mână și diverse				
Cuplă de ridicare				

Echipamentul de ridicare pentru sarcini mici, precum palanele, trebuie verificat înainte de utilizare și după 12 luni de utilizare.

Modulul VI • Informații suplimentare

5 • Exerciții de pregătire pentru situații de urgență

- 5.1. INTRODUCERE
- 5.2. CUM SĂ DESFĂȘURAȚI UN EXERCIȚIU EFICIENT
- 5.3. PLANUL DE URGENȚĂ
- 5.4. LISTA DE VERIFICARE A ACȚIUNILOR CARE TREBUIE ÎNTREPRINSE ÎN SITUAȚII DE URGENȚĂ
 - 5.4.1. OM LA APĂ
 - 5.4.2. INUNDAȚIE
 - 5.4.3. VĂTĂMARE CORPORALĂ/URGENȚĂ MEDICALĂ
 - 5.4.4. CONDIȚII METEOROLOGICE SEVERE
 - 5.4.5. INCENDIU
 - 5.4.6. ABANDONAREA NAVEI
- 5.5. EVIDENȚA EXERCIȚIILOR PENTRU SITUAȚII DE URGENȚĂ EFECTUATE

**DISCUTAȚI
SCENARIILE
POSIBILE**

5.1. INTRODUCERE

Un exercițiu de pregătire pentru situații de urgență este un exercițiu în care comandantul și echipajul pot simula condițiile producerii unui dezastru sau a unei situații periculoase la bord, astfel încât aceștia să aibă oportunitatea de a-și antrena capacitatea de răspuns. Cu toate că există posibilitatea ca un exercițiu să nu poată anticipa fiecare scenariu posibil, acesta oferă membrilor echipajului o idee cu privire la modul în care pot răspunde la situațiile de urgență. Obiectivele unui răspuns adecvat la situațiile de urgență sunt:

- inițierea unui răspuns rapid;
- ținerea sub control a incidentului și limitarea extinderii acestuia;
- facilitarea evacuării și a salvării;
- protejarea vieții (prin asistență medicală oferită la timp); și
- protejarea navei și a echipamentului acesteia.

5.2. CUM SĂ DESFĂȘURAȚI UN EXERCIȚIU EFICIENT

Un exercițiu trebuie conceput pentru a oferi fiecărui membru al echipajului oportunitatea de a exersa rolurile atribuite fiecăruia în timpul unei situații de urgență reale, de a se familiariza cu locația și tipul de echipament existent la bordul navei și de a consolida încrederea în echipă. De asemenea, acesta va identifica orice punct slab al unui plan, care poate fi corectat ulterior.

1. Variați exercițiile prin alegerea unor situații diferite la bordul navei, cum ar fi producerea unui incendiu în spațiul de cazare sau sala motoarelor, căderea peste bord a unei persoane sau evacuarea unei persoane rănite.
2. Nu puneți în pericol nicio persoană pe durata desfășurării exercițiului.
3. Membrii echipajului trebuie să verifice și să cunoască modul de utilizare a echipamentului.
4. Încurajați echipajul să lucreze ca o echipă pentru soluționarea situației într-un mod sigur și eficient.
5. Membrii echipajului pot resimți presiune. Cu toate acestea, este important ca aceștia să conștientizeze că se pot încrede unul în celălalt pentru a fi în siguranță în timpul unei situații de urgență reale.
6. Obțineți informații cu privire la toate exercițiile desfășurate. Îndemnați-vă echipajul să discute cu privire la ceea ce au învățat și ce îmbunătățiri ar putea fi aduse ulterior, dacă este cazul. De exemplu:
 - Este necesar un echipament suplimentar?
 - Există un spațiu alternativ pentru depozitarea echipamentului?
 - Este necesar un curs de instruire suplimentar (sau de perfecționare) pentru membrii echipajului?

5.3. PLANUL DE URGENȚĂ

Ca parte a planului dumneavoastră, următoarele informații trebuie luate în considerare și înregistrate în jurnalul de bord.

- a. O scurtă descriere a fiecărei situații posibile de urgență (de exemplu, persoană căzută peste bord, incendiu, echipament defect).
- b. O listă de verificare a acțiunilor imediate care trebuie întreprinse ca răspuns pentru fiecare situație de urgență.
- c. Stabiliți numele persoanelor responsabile pentru acțiunile sau procedurile care vor fi urmate conform planului.

5.4. LISTA DE VERIFICARE A ACȚIUNILOR CARE TREBUIE ÎNTEPRINSE ÎN SITUAȚII

Această secțiune prezintă o listă de verificare a acțiunilor de bază care trebuie întreprinse în majoritatea situațiilor de urgență posibile pe vasele de mici dimensiuni. Listele de verificare pot fi utilizate în timpul pregătirii exercițiului și al discuțiilor.

5.4.1. OM LA APĂ

Luați măsuri pentru a reduce riscul căderii peste bord, însă fiți pregătiți pentru o operațiune de salvare încheiată cu succes. Asigurați-vă că știți ce aveți de făcut și elaborați un plan adecvat pentru nava dumneavoastră.

Procedurile pentru recuperarea unei persoane căzute peste bord vor avea în vedere următoarele acțiuni și măsuri:

- Dați alarma: strigați „persoană peste bord”.
- Desemnați un observator: nu pierdeți din vedere persoana căzută în apă.
- Aruncați în apă un colac de salvare: marcați poziția.
- Întoarceți nava: întoarceți-vă înspre persoana căzută.
- Semnal de pericol: efectuați un apel prin stația radio pentru a solicita asistență.
- Recuperare: căutați o metodă de a ridica persoana înapoi la bordul navei.
- Organizați: dispuneți de metode adecvate de recuperare a persoanei, cum ar fi un coș, o scară, o curea de ridicare sau altele.
- Primul ajutor/îngrijire medicală: asigurați-vă că dispuneți de o trusă de prim ajutor adecvată și că a fost efectuat un curs de instruire pentru a împiedica apariția hipotermiei.

5.4.2. INUNDAȚIE

Pe navele cu punte, inundația poate avea loc oricând în timp ce acestea se află în larg sau în port. Inundația poate fi prevenită, însă, dacă nu a fost prevenită, aceasta poate fi controlată în majoritatea cazurilor. În cazul în care inundația este descoperită într-un stadiu timpuriu, conductele de scurgere pot fi izolate și inundația poate fi controlată prin pomparea apei din spațiul afectat.

De asemenea, inundația poate avea loc rapid și o descoperire târzie nu oferă timp pentru soluționarea problemei. O alarmă eficientă la nivelul santinei poate fi esențială pentru a oferi o avertizare timpurie de inundație.

Pentru a reduce riscul de inundație sau de distrugere cauzată de inundație, mențineți compartimentele etanșe și verificați ca toate spațiile de sub punte să fie întreținute și menținute în stare bună de funcționare. În cazul în care are loc o inundație pe nava dumneavoastră:

- Dați alarma.
- Puneți în funcțiune pompele, verificați ca absorbția să funcționeze corespunzător.
- Ofițerul de cart trebuie să transmită un mesaj radio către navele aflate în apropiere și paza de coastă.
- Întoarceți nava spre ape mai puțin adânci sau port. Luați în considerare punerea pe uscat a navei.
- Încercați să opriți debitul de apă prin închiderea supapelor sau blocarea deschiderii.
- În cazul în care pompele sunt scoase din funcțiune, ieșiți și sigilați compartimentul.
- Închideți ușile, bocaporturile și deschiderile pentru a preveni inundarea spațiilor de sub punte.
- Lăsați deschise orificiile de scurgere și sabordurile de furtună pentru a drena apa în exces.
- Ridicați diguri artificiale din panouri sau lăzi de pește de-a lungul compartimentului.
- Căutați orificiile prin care apa se scurge în compartimentele învecinate.
- Luați în considerare efectele cauzate de compartimentele inundate asupra stabilității.
- Utilizați paiete pentru a bloca pătrunderea apei.
- Pregătiți-vă să abandonați nava. Rămâneți pe navă atât timp cât sunteți în siguranță.
- Abandonați nava doar la ordinul comandantului.
- Nu purtați echipament individual de plutire sau costume de scafandru atât timp cât vă aflați în interiorul navei (spații închise) deoarece flotabilitatea acestora poate împiedica ieșirea în timpul unei răsturnări bruște. Cu toate acestea, păstrați-le lângă dumneavoastră pentru a fi accesibile cu ușurință.

5.4.3. VĂTĂMARE CORPORALĂ/URGENȚĂ MEDICALĂ

Echipajul trebuie instruit cu privire la acordarea primului ajutor și la modalitatea de a face față situațiilor de urgență precum tăieturi, arsuri, hipotermie și șoc termic ca urmare a contactului brusc cu apa rece. În cazul producerii unui accident, procedați în modul următor:

- Monitorizați sănătatea persoanei rănite la bordul navei.
- Lansați un avertisment prin trimiterea unui apel MAYDAY prin stația radio în cazul în care viața este pusă în pericol.
- Solicitați o consultație medicală prin stația radio, dacă este necesar.
- Pregătiți-vă pentru evacuarea cu elicopterul sau cu o altă navă.
- Sau evacuați prin întoarcerea în port.

5.4.4. CONDIȚII METEOROLOGICE SEVERE

Înainte de a naviga în larg, asigurați-vă că sunteți informat cu privire la prognoza meteorologică și condițiile maritime din zona dumneavoastră.

- Monitorizați în mod continuu vremea din zona dumneavoastră atunci când vă aflați pe mare.
- Înștiințați echipajul atunci când vremea nefavorabilă este iminentă și/sau înainte de a urma să traversați o zonă periculoasă.
- Închideți ușile, bocaporturile și deschiderile pentru a preveni pătrunderea apei în navă.
- Puneți în funcțiune pompele de santină pentru a preveni pierderea stabilității.
- Echipajul trebuie să fixeze echipamentul și încărcătura slăbită de pe punte.
- Verificați toate prizele de apă și goliți conductele care pătrund în coca navei pentru scurgere.
- Fiți pregătit să efectuați reparații temporare.
- Nu purtați echipament individual de plutire sau costume de scafandru atât timp cât vă aflați în interiorul navei (spații închise) deoarece flotabilitatea acestora poate împiedica ieșirea în timpul unei răsturnări bruște. Cu toate acestea, păstrați-le lângă dumneavoastră pentru a fi accesibile cu ușurință.
- Aveți în vedere să îndreptați nava spre ape protejate (locuri de refugiu), dacă este necesar.

5.4.5. INCENDIU

Incendiile pot izbucni în bucătărie sau în sala motoarelor. Echipați-vă nava cu mijloacele adecvate pentru a stinge incendiul în aceste zone. Asigurați-vă că zona din jurul mașinilor de gătit este curată și că există o pătură pentru stingerea incendiului. În același timp, pot fi montate instalații de gaz inert în sala motoarelor. Verificați periodic valvele sistemelor de pulverizare cu apă. În cazul unui incendiu, fiți pregătit să puneți în aplicare următoarele măsuri:

- Persoana care descoperă incendiul trebuie să dea alarma.
- Înștiințați paza de coastă.
- În cazul în care este posibil, localizați sursa incendiului.
- Închideți toate sistemele de ventilație. Închideți bocaporturile, ușile, deschiderile, geamurile și ventilatoarele.
- Scoateți din funcțiune sistemul electric de alimentare a zonei afectate.
- Asigurați evacuarea sigură a persoanelor din zona incendiului.
- Opriți extinderea incendiului și stingeți-l.
- Manevrați nava astfel încât să limitați efectul vântului asupra incendiului.
- Poziționați nava astfel încât fumul să se îndepărteze de navă.
- Verificați spațiile învecinate pentru a preveni extinderea incendiului.
- De îndată ce incendiul este stins, verificați stabilitatea navei.
- În cazul în care ați utilizat apă pentru a stinge incendiul, începeți operațiunile de evacuare a apei.
- Evaluați acțiunile ulterioare.
- Recuperați echipamentul.

5.4.6. ABANDONAREA NAVEI

Pregătirile pentru abandonarea navei includ următoarele acțiuni, după cum permit timpul și condițiile:

- Dați alarma.
- Lansați un apel MAYDAY și raportați cauza primejdiei.
- Dispuneți de o plută de salvare aprobată și pregătiți lansarea acesteia.
- Aveți pregătită o trusă și luați-o cu dumneavoastră. Trusa poate conține următoarele:
 - rachete de semnalizare sau semnale vizuale de avertizare;
 - radiobaliză EPIRB (radiobaliză pentru indicarea poziției în caz de urgență);
 - transponder SART (transponder de căutare și salvare);
 - lanterne;
 - radio VHF sau portabil;
 - apă și mâncare neperisabilă;
 - trusă de prim ajutor;
 - îmbrăcăminte groasă.
- Adunați echipajul și atribuiți fiecărui membru o sarcină.
- Abandonați nava în cazul în care viețile sunt puse în pericol (urmează să aibă loc scufundarea navei).
- Închideți deschiderile etanșe.
- Lansați pluta de salvare. Încercați să urcați uscați la bordul navei, dacă este posibil.
- Mențineți barbeta strâns legată de navă, însă fiți pregătit să o tăiați de îndată ce toate persoanele sunt pe plută.
- Lansați ancora și umflați baza plutei.
- Desemnați observatori.
- Activați radiobaliza EPIRB.
- Gestionați și evaluați situația în mod continuu până la sosirea echipajelor de salvare.

5.5. EVIDENȚA EXERCIȚIILOR PENTRU SITUAȚII DE URGENȚĂ EFECTUATE

Om la apă	Data
Inundație	Data
Primul ajutor	Data
Condiții meteorologice severe	Data
Incendiu	Data
Abandonarea navei	Data

ANEXE

ANEXA 1: DIRECTIVELE UE PRIVIND SIGURANȚA ȘI SECURITATEA
ÎN MUNCĂ

ANEXA 2: LEGISLAȚIA FAO/OIM/OMI

ANEXA 1: DIRECTIVELE UE PRIVIND SIGURANȚA ȘI SECURITATEA ÎN MUNCĂ

- Directiva 89/391/CEE a Consiliului din 12 iunie 1989 privind punerea în aplicare de măsuri pentru promovarea îmbunătățirii securității și sănătății lucrătorilor la locul de muncă (directivă-cadru)
Jurnalul Oficial L 183, 29.6.1989, p. 1
- Directiva 89/656/CEE a Consiliului din 30 noiembrie 1989 privind cerințele minime de securitate și sănătate pentru utilizarea de către lucrători a echipamentelor individuale de protecție la locul de muncă [a treia directivă specială în sensul articolului 16 alineatul (1) din Directiva 89/391/CEE]
Jurnalul Oficial L 393, 30.12.1989, p. 18
- Directiva 90/269/CEE a Consiliului din 29 mai 1990 privind cerințele minime de securitate și sănătate pentru manipularea manuală a încărcăturilor care prezintă riscuri pentru lucrători și, în special, de producere a unor afecțiuni dorso-lombare [a patra directivă specială în sensul articolului 16 alineatul (1) din Directiva 89/391/CEE]
Jurnalul Oficial L 156, 21.6.1990, p. 9
- Directiva 91/383/CEE a Consiliului din 25 iunie 1991 de completare a măsurilor destinate să promoveze îmbunătățirea securității și sănătății la locul de muncă în cazul lucrătorilor care au un raport de muncă pe durată determinată sau un raport de muncă temporară
Jurnalul Oficial L 206, 29.7.1991, p. 19
- Directiva 92/29/CEE a Consiliului din 31 martie 1992 privind cerințele minime de securitate și sănătate pentru promovarea unei mai bune asistențe medicale la bordul navelor
Jurnalul Oficial L 113, 30.4.1992, p. 19
- Directiva 92/58/CEE a Consiliului din 24 iunie 1992 privind cerințele minime pentru semnalizarea de securitate și sănătate la locul de muncă [a noua directivă specială în sensul articolului 16 alineatul (1) din Directiva 89/391/CEE]
Jurnalul Oficial L 245, 26.8.1992, p. 23
- Directiva 94/33/CE a Consiliului din 22 iunie 1994 privind protecția tinerilor la locul de muncă
Jurnalul Oficial L 216, 20.8.1994, p. 12
- Directiva 98/24/CE a Consiliului din 7 aprilie 1998 privind protecția sănătății și securității lucrătorilor împotriva riscurilor legate de prezența agenților chimici la locul de muncă [a paisprezecea directivă specială în sensul articolului 16 alineatul (1) din Directiva 89/391/CEE]
Jurnalul Oficial L 131, 5.5.1998, p. 11
- Directiva 2000/54/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 septembrie 2000 privind protecția lucrătorilor împotriva riscurilor legate de expunerea la agenți biologici la locul de muncă [a șaptea directivă specială în sensul articolului 16 alineatul (1) din Directiva 89/391/CEE – Codificarea Directivei 90/679/CEE]
Jurnalul Oficial L 262, 17.10.2000, p. 21
- Directiva 2002/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 iunie 2002 privind cerințele minime de securitate și sănătate referitoare la expunerea lucrătorilor la riscurile generate de agenți fizici (vibrații) [a șaisprezecea directivă specială în sensul articolului 16 alineatul (1) din Directiva 89/391/CEE]
Jurnalul Oficial L 177, 6.7.2002, p. 13
- Directiva 2003/10/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 februarie 2003 privind cerințele minime de securitate și sănătate referitoare la expunerea lucrătorilor la riscuri generate de agenți fizici (zgomot) [a șaptesprezecea directivă specială în sensul articolului 16 alineatul (1) din Directiva 89/391/CEE]
Jurnalul Oficial L 42, 15.2.2003, p. 38
- Directiva 2004/37/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind protecția lucrătorilor împotriva riscurilor legate de expunerea la agenți cancerigeni sau mutageni la locul de muncă [a șasea directivă specială în sensul articolului 16 alineatul (1) din Directiva 89/391/CEE a Consiliului] (versiune codificată)
Jurnalul Oficial L 158, 30.4.2004, p. 50
- Directiva 2006/25/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 aprilie 2006 privind cerințele minime de securitate și de sănătate referitoare la expunerea lucrătorilor la riscuri generate de agenții fizici (radiații optice artificiale) [a nouăsprezecea directivă specială în sensul articolului 16 alineatul (1) din Directiva 89/391/CEE]
Jurnalul Oficial L 114, 27.4.2006, p. 38
- Directiva 2009/104/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 septembrie 2009 privind cerințele minime de securitate și sănătate pentru folosirea de către lucrători a echipamentului de muncă la locul de muncă [a doua directivă specială în sensul articolului 16 alineatul (1) din Directiva 89/391/CEE – Codificarea Directivei 89/655/CEE, astfel cum a fost modificată prin Directivele 95/63/CE, 2001/45/CE și 2007/30/CE]
Jurnalul Oficial L 260, 3.10.2009, p. 5. Folosirea echipamentului de muncă, 1989

ANEXA 2: LEGISLAȚIA FAO/OIM/OMI

- OMI, Convenția din 1972 privind reglementările internaționale de prevenire a coliziunilor pe mare (Colreg), adoptată la 20 octombrie 1972
<http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/COLREG.aspx>
- OMI, Convenția internațională din 1979 privind căutarea și salvarea pe mare – SAR, adoptată la 27 aprilie 1979
<https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201405/volume-1405-I-23489-English.pdf>
- FAO, Codul de conduită pentru un pescuit responsabil, 1995
<http://www.fao.org/docrep/005/v9878e/v9878e00.htm>
- FAO/OIM/OMI, Document orientativ privind instruirea și certificarea personalului de pe nava de pescuit, 2000
<http://www.fao.org/fishery/safety-for-fishermen/51553/en/>
- FAO/OIM/OMI, Orientări voluntare privind proiectarea, construirea și echiparea navelor de pescuit de mici dimensiuni, 2005
<http://www.fao.org/fishery/safety-for-fishermen/50769/en/>
- OIM, Convenția privind munca în domeniul pescuitului, 2007 (Convenția nr. 188)
http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C188
- OIM, Recomandarea privind munca în domeniul pescuitului, 2007 (Recomandarea nr. 199)
http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:R199
- OMI, Codul de standarde internaționale și de practici recomandate pentru o investigație privind siguranța în cazul unui accident sau incident maritim, 13 iunie 2008
http://emsa.europa.eu/retro/Docs/marine_casualties/msc-mepc_3-circ_2.pdf
- FAO/OIM/OMI, Recomandări de siguranță pentru navele de pescuit cu punte cu o lungime mai mică de 12 metri și navele de pescuit fără punte, 2012
<http://www.fao.org/docrep/017/i3108e/i3108e.pdf>

CUM VĂ PUTEȚI PROCURA PUBLICAȚIILE UNIUNII EUROPENE?

Publicații gratuite:

- un singur exemplar:
pe site-ul EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>);
 - mai multe exemplare/postere/hărți:
de la reprezentanțele Uniunii Europene (http://ec.europa.eu/represent_ro.htm),
de la delegațiile din țările care nu sunt membre ale UE (http://eeas.europa.eu/delegations/index_ro.htm)
sau contactând rețeaua Europe Direct (http://europa.eu/europedirect/index_ro.htm)
la numărul 00 800 6 7 8 9 10 11 (gratuit în toată UE) (*).
- (*) Informațiile primite sunt gratuite, la fel ca și cea mai mare parte a apelurilor telefonice (unii operatori și unele cabine telefonice și hoteluri taxează totuși aceste apeluri).

Publicații contra cost:

- pe site-ul EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>).

Prezentul ghid este conceput pentru a preveni riscurile la care sunt expuse navele de pescuit de mici dimensiuni și personalul care le exploatează, astfel încât atât navele, cât și echipajele acestora, să se întoarcă nevătămate după o ieșire în larg. Având în vedere faptul că ele reprezintă circa 80 % din totalul flotei de pescuit a UE și că numărul deceselor, al răniilor și al navelor pierdute se situează la niveluri inacceptabile, prezentul ghid are o importanță fundamentală în prevenirea riscurilor și în protejarea comunităților de pescari la scară largă. Diferitele module ale ghidului se concentrează pe domenii-cheie, cum ar fi nava, echipajul, operațiunile de pescuit, evenimentele reale, evaluarea riscurilor, oferind totodată și informații suplimentare privind echipamentele individuale de plutire, stabilitatea, primul ajutor, echipamentul de lucru și exercițiile de pregătire pentru situații de urgență. Glosarul, care are rolul de a scoate în evidență aspectele importante ale ghidului, este însoțit de ilustrații, fotografii și grafice, el fiind astfel o referință extrem de ușor de utilizat.

Prezenta publicație este disponibilă în format tipărit și electronic în toate limbile oficiale ale UE.

Puteți descărca publicațiile noastre sau vă puteți abona gratuit la adresa:

<http://ec.europa.eu/social/publications>

Dacă doriți să primiți în mod regulat actualizări cu privire la Direcția Generală Ocuparea Forței de Muncă, Afaceri Sociale și Incluziune, abonați-vă în mod gratuit la *buletinul informativ electronic „Social Europe”* la adresa <http://ec.europa.eu/social/e-newsletter>



<https://www.facebook.com/socialeurope>



https://twitter.com/EU_Social

