



JOLAS NAUTIKARAKO GIDALIBURU PRAKTIKOA



www.salvamentomaritimo.es

CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO (A CORUÑA)

Edificio Capitanía Marítima. Torre de Control.
Dique Barrié de la Maza, s/n. 15001 A Coruña
Tel. 981 20 95 41

CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO (ALGECIRAS)

Torre del Espolón. Avda. de la Hispanidad, s/n.
11207 Algeciras (Kadiz)
Tel. 956 58 09 30

CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO (ALMERÍA)

Muelle de Levante, s/n. Planta 12ª. 04071 Almería
Tel. 950 27 54 77

CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO (BARTZELONA)

Ctra. Circunvalación Tramo VI, s/n. Edificio Torre.
Planta 9ª. Recinto del Puerto. 08040 Bartzelona
Tel. 932 23 47 33

CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO (BILBO)

Morro Rompeolas de Santurce. Zona Portuaria, s/n.
Apdo. Correos 149. 48980 Santurce (Vizcaya)
Tel. 944 83 94 11

CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO (KADIZ)

Edificio Capitanía Marítima de Kadiz.
Muelle Alfonso XIII, s/n. Planta 3ª. 11006 Kadiz
Tel. 956 21 42 53

CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO (CARTAGENA)

Edificio de Talleres de la Autoridad Portuaria.
Santa Lucía. 30202 Cartagena (Murcia)
Tel. 968 52 95 94

CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO (CASTELLÓN)

Edificio Port Control. Muelle Transversal Sur Exterior. Apdo.
Correos 154. 12100 Grao de Castellón
Tel. 964 73 72 02

CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO (FINISTERRE)

Monte Enxa. Apdo. de Correos 22.
15971 Porto do Son (A Coruña)
Tel. 981 76 73 20

CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO (GIJÓN)

Torre de El Musel. El Musel. 33290 Gijón (Asturias)
Tel. 985 32 60 50

CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO (HUELVA)

Avda. Sanlúcar de Barrameda, 9. Planta 2ª.
Edificio Capitanía Marítima. 21001 Huelva
Tel. 959 24 30 00

CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO (LAS PALMAS)

Edificio Autoridad Portuaria.
Explanada Tomás Quevedo, s/n. Planta 4ª.
35008 Las Palmas de Gran Canaria (Islas Canarias)
Tel. 928 46 77 57

CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO (PALAMÓS)

Edificio Capitanía. Planta 2ª. Puerto, s/n.
17230 Palamós (Girona)
Tel. 972 60 07 11

CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO (PALMA)

Avenida Gabriel Roca, 38 A - 1º.
07014 Palma de Mallorca (Islas Baleares)
Tel. 971 72 45 62

CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO (S.C. TENERIFE)

Torre de Salvamento Marítimo.
Vía Auxiliar Paso Alto, 4. Planta 9ª.
38001 Santa Cruz de Tenerife (Islas Canarias)
Tel. 922 59 75 51

CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO (SANTANDER)

Edificio Explotación Portuaria. Planta 3ª.
Muelles de Maliaño, s/n. Apartado de Correos 799.
Puerto de Santander. 39080 Santander (Cantabria)
Tel. 942 21 30 30

CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO (TARIFA)

Carretera Kadiz - Málaga, km 85. Monte Camorro, s/n.
Apartado de Correos 42. 11380 Tarifa (Kadiz)
Tel. 956 68 47 40

CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO (TARRAGONA)

Edificio Port Control. Muelle Cataluña.
Apdo. Correos 816. 43080 Tarragona
Tel. 977 21 62 03

CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO (VALENTZIA)

Edif. Cap./Torre Control. Ampliación Sur, s/n.
Pto. Valentzia. 46024 Valentzia
Tel. 963 67 93 02

CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO (VIGO)

Estación Marítima, s/n. Planta Alta.
Muelle Trasatlánticos. 36201 Vigo (Pontevedra)
Tel. 986 22 22 30

CENTRO NACIONAL DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO (MADRID)

c/ Fruela, 3. 28011 Madrid
Tel. 917 55 91 32

Aurkibidea

Aurkezpena	2
Nabigatzaileentzako Aholku Baliagarriak	3
Itsasoko Komunikazioak	3
Informazio Meteorologikoa	3
Itsas Salbamendurako Zentro koordinatzaileen sarea.	
Eguraldiari buruzko boletinen programazida	4
NAVTEX Zentroen Sare Nazionala	4
Kosta-Irrati Estazio Nazionalen Sarea, Eguraldi-buletinak eta nabigatzaileentzat oharrak	5
Pertsonen Segurtasuna Itsasoan	7
Itsasontzitik alde egitea	7
Abordatzea	8
Suteen prebentzioa	9
Ur hotzetan bizirik irautea	10
Uretara ez jausteko prebentzioa	11
Erreskate batean egin beharrekoak	13
Itsasoko Ingurumenaren Babesa	15
Itsasontzian derrigorrez eraman behar den segurtasun ekipoa eta materiala	17
Itsasontzian derrigorrez eraman beharreko dokumentazioa	19
Tripulatzaileak	19
Itsasontziak	20
Nabigatzeko gogoan izan	23
Itsas Administrazioaren Antolamendua	25
Sustapen Ministerioa	25
Merkataritza Nabigazioko Zuzendaritza Nagusia	26
Itsas Kapitaintzak	27
Itsasoko Salbamendu eta Segurtasunerako Elkartea	31
Irratiaren Erabilera Egokia Aisialdiko Ontzietan	33
Aisialdiko Ontzietan Irratia Erabiltzeko Gidaliburua	33
Aholku garrantzitsuak	44
Glosarioa	45
Arrisku-Seinaleak	48
Estatistikak	49

AURKEZPENA

Urtero, Itsas Salbamenduko eta Segurtasuneko Elkartearen (Sasemar) estatistiken arabera, aisialdiko nautika eta uretako kirolak dira oro har itsasoan sorospenerako eskaera gehien sortzen dituzten jarduerak.

Egia da gure aisialdirako ontziteria gero eta ugariagoa dela eta, era berean, gero eta gehiago dira gure itsasoetan eta kostaldeetan aisialdiko denbora pasatzen duten Espainiako eta beste nazionalitate batzuetako herritarrak ere.

Edonola ere, larrialdietako egoera horietako asko eragotzi ahal izango lirateke jokabide-jarraibide erraz batzuk beteta edo kirol-zaletasuna egitean ontzian nahitaez izan behar diren segurtasuneko baliabideak behar bezala erabilia.

Hori da urtero **Sustapen Ministerioak** Merkataritzako Ontzidiaren Zuzendaritza Nagusiaren eta Itsas Salbamenduko eta Segurtasuneko Elkartearen (Sasemar) bidez egiten duen **Aisialdiko Nautikako Segurtasun Kanpainaren** helburu nagusia.

Kanpaina jarduera multzo baten bidez garatzen da: uda hasieran hasten da **“Aisialdiko Nautikarako Gidaliburu Praktikoa”** izeneko gida honen argitalpenarekin, **“Uretako Jardueretarako Segurtasuna”** argitalpenarekin eta **txartel eta eranskailuen** bilduma batekin. Horiek doan banatzen dira Itsas Kapitaintzetatik, Itsas Barrutietatik eta Salbamenduko Koordinazio Zentroetatik. Kanpainaren gomendioak eta aholkuak ahalik eta zaletu eta erabiltzaile gehienengana iristea da helburua, patxadaz irakurri ahal izateko nahikoa denborarekin.

“Aisialdiko Nautikarako Gidaliburu Praktiko” honek ahalik eta segurtasun handienez aisialdiko nautikaz eta ondo merezitako aisialdiarekin lotutako kirolez gozatzeko ezagutu beharreko eta kontuan hartu beharreko araudiaren ikuspegi zabala eskaini nahi du. Ez dugu inoiz ahaztu behar itsasoa babestu eta zaindu behar dugun espazio naturala dela.

ITSASOKO KOMUNIKAZIOAK

METEOROLOGIA INFORMAZIOA

Itsas zonei buruz jaulkitako meteorologia informazioak zabalkunde handia du bide desberdinen bidez, ondorengo hauek aipatu ditzakegarrik:

- **Irrati transmisioak VHFn** Itsas Salbamendu Zentroen bidez.
- **Irrati transmisioak uhin ertainetan eta VHFn** Itsas Zerbitzuko ABERTIS TELECOMeko Kosta-Irrati Estazioen bidez.
- **Navtex bidezko transmisioak**, Itsas Salbamenduko lau zentro igorleen bitartez.
- **Ekaitz abisu bat** eta/edo aurkako meteorologia fenomenoaren jagoletza dagoenean Itsas Salbamendu Zentroetatik fax bidez eginiko transmisioak arrantzale-kofradiei, klub nautikoei eta itsas eremuko gainontzeko erakunde eta korporazioei.
- **Web orriak**. Interneten orri asko daude, non itsas meteorologia informazioa aurkitu daiteke. Hauen artean Meteorologia Estatu Agentzia (www.aemet.es) gomendatu dezakegu, bertan Espainiako meteorologia informazio orokor eta zabala ematen delarik, bai autonomia eta itsas erkidegoka, kostaldeko eguraldi buletinak denbora errealean aurkitu ditzakegarrik bertan.
- **“TELETIEMPO” meteorologia informaziorako telefono zerbitzua**. Meteorologia Estatu Agentziako zerbitzu bat da, kostaldean eta itsas zabal eremuetan hirugarren egunerarte itsas meteorologia informazioa ematen duenari. Zenbakiak ondorengo hauek dira:
 - 807 - 170 370: Balear irlotako Mediterraneoko itsas zabaleko informazioa.
 - 807 - 170 371: Mediterraneoko kostaldeko probintzietako eta itsas zabaleko informazioa.
 - 807 - 170 372: Kantauriko eta Galiziako kostalderako informazioa.
 - 807 - 170 373: Mendebaldeko Andaluziako eta Kanariar irlotako kostalderako informazioa.
 - 807 - 170 374: Atlantikorako itsas zabalerako informazioa.
- **“Prebentziozko” Kanpainak**; AEMETek udazkeneko hila bateetan zehar Mediterranean aurrera daraman “Aurkako Meteorologia Fenomenoen Jagoletza eta Iragarpenaren Plan Nazionala” martxan jarri zuen, “tanta hotza” deritzon fenomenoaren iragarri ahal izateko.
- **Komunikabideak** (irratia, telebista, aldizkariak, etab.), bereziki RNEko Radio 5, asteko zazpi egunetan zehar 3 aldiz egunero itsas zabaleko buletinak ematen ditu. Gainera, irrati eta telebista guztietan eguraldiari buruzko informazioa ematen da, bereziki aurkako meteorologia fenomenoak espero direnean.

ITSAS SALBAMENDURAKO ZENTRO KOORDINATZAILEEN SAREA EGURALDIARI BURUZKO BOLETINEN PROGRAMAZIOA

Zentroak	UBIDE	Emisio orduak (UTC) *
A Coruña	16-10	00:05 - 04:05 - 08:05 - 12:05 - 16:05 - 20:05
Algeciras	16-74	03:15 - 05:15 - 07:15 - 11:15 - 15:15 - 19:15 - 23:15
Almería	16-74	Ordu bakoitietan + 15 minutu
Bartzelona	16-10	(Udan) 05:00 - 09:00 - 14:00 - 19:00 (Neguan) 06:00 - 10:00 - 15:00 - 20:00
Bilbo	16-10-74	00:33 - 02:33 - 04:33 - 06:33 - 08:33 - 10:33 12:33 - 14:33 - 16:33 - 18:33 - 20:33 - 22:33
Kadiz	16-74	03:15 - 07:15 - 11:15 - 15:15 - 19:15 - 23:15
Cartagena	16-10	01:15 - 05:15 - 09:15 - 13:15 - 17:15 - 21:15
Castellón	16-74	(Udan) 05:03 - 09:03 - 15:03 - 19:03 (Neguan) 06:03 - 10:03 - 16:03 - 20:03
Finisterre	16-11	02:33 - 06:33 - 10:33 - 14:33 - 18:33 - 22:33
Gijón	16-10	Ordu bakoitietan + 15 minutu
Huelva	16-10	04:15 - 08:15 - 12:15 - 16:15 - 20:15
Palamós	16-74	(Udan) 06:30 - 09:30 - 13:30 - 18:30
Palma	16-10	(Udan) 06:35 - 09:35 - 14:35 - 19:35 (Neguan) 07:35 - 10:35 - 15:35 - 20:35
S. C. de Tenerife	16-74	00:15 - 04:15 - 08:15 - 12:15 - 16:15 - 20:15
Santander	16-74	02:45 - 04:45 - 06:45 - 08:45 - 10:45 - 14:45 - 18:45 - 22:45
Tarifa	16-10 (67)	Ordu bakoitietan + 15 minutu
Tarragona	16-74	(Udan) 04:30 - 08:30 - 14:30 - 19:30 (Neguan) 05:30 - 09:30 - 15:30 - 20:30
Valentzia	16-11-10	Ordu bakoitietan + 15 minutu
Vigo	16-10	00:15 - 04:15 - 08:15 - 12:15 - 16:15 - 20:15

* UTC ordutegia Greenwich-eko ordutegi unibertsala da (udako ordutegiarekin penintsulan bi ordu gehiago eta neguko ordutegiarekin ordu bat gehiago).

NAVTEX ZENTROEN SARE NAZIONALA

Estazioa	Hizkuntza / Frekuentzia (kHz)	Transmisore Ident.	Nabigatzaileentzat oharrak (UTC) *	Eguraldi-buletinak (UTC) *	Meteorologia eremuak (itsas eremuetako mapak ikusi, 6. orria)
Tarifa	Gaztelera / 490	T	03:10 - 07:10 - 11:10 - 15:10 - 19:10 - 23:10	07:10 - 19:10	San Vicente; Kadiz; Estrecho; Alborán; Palos; Argelia; Agadir; Casablanca
	Ingelesa / 518	G	01:00 - 05:00 - 13:00 - 17:00	09:00 - 21:00	
Coruña	Gaztelera / 490	W	03:40 - 07:40 - 11:40 - 15:40 - 19:40 - 23:40	11:40 - 19:40	Gran Sol; Pazzen; Iroise; Yeu; Rochebonne; Cantábrico; Finisterre; Porto; San Vicente; Charcot; Altair; Josephine; Azores
	Ingelesa / 518	D	00:30 - 04:30 - 08:30 - 12:30 - 16:30 - 20:30	08:30 - 20:30	
Las Palmas	Gaztelera / 490	A	00:00 - 04:00 - 08:00 - 12:00 - 16:00 - 20:00	08:00 - 12:00 - 16:00	Canarias; Madeira; Casablanca; Agadir; Tarzaya; Capblanc
	Ingelesa / 518	I	01:20 - 05:20 - 09:20 - 13:20 - 17:20 - 21:20	09:20 - 13:20 - 17:20	
Valentzia (Cabo La Nao)	Gaztelera / 490	M	02:00 - 06:00 - 10:00 - 14:00 - 18:00 - 22:00	10:00 - 18:00	Palos; Cabrera; Baleares; Menorca; León; Provenza; Liguria; Córcega; Cerdeña; Annaba; Alborán; Argelia
	Ingelesa / 518	X	03:50 - 07:50 - 11:50 - 15:50 - 19:50 - 23:50	07:50 - 19:50	

* UTC ordutegia Greenwich-eko ordutegi unibertsala da (udako ordutegiarekin penintsulan bi ordu gehiago eta neguko ordutegiarekin ordu bat gehiago).

KOSTA-IRRATI ESTAZIO NAZIONALEN SAREA (OM - VHF)

ESTAZIOA	METEOROLOGIA-BULETINAK				Nabigatzaileentzat oharrak	
	Uhin ertaina (OM)		VHF		VHF	OM
	UTC ordutegiak*	Frekuentzia	UTC ordutegiak*	Kanala	UTC ordutegiak*	UTC ordutegiak*
Pasajes			08:40 - 12:40 - 20:10	16 – 27	10:03 - 19:33	
Bilbo			08:40 - 12:40 - 20:10	16 – 26	10:03 - 19:33	08:03 - 20:03
Santander			08:40 - 12:40 - 20:10	16 – 24	10:03 - 19:33	
Cabo Peñas			08:40 - 12:40 - 20:10	16 – 27	09:45 - 19:03	
Machichaco	07:03 - 13:03 - 19:03	1.677,0 kHz				
Navia			08:40 - 12:40 - 20:10	16 – 62	09:45 - 19:03	
Cabo Ortegal			08:40 - 12:40 - 20:10	16 – 2	09:45 - 19:03	
A Coruña	07:03 - 13:03 - 19:03	1.707,0 kHz	08:40 - 12:40 - 20:10	16 – 26	09:45 - 19:03	08:33 - 19:33
Finisterre	07:03 - 13:03 - 19:03	1.698,0 kHz	08:40 - 12:40 - 20:10	16 – 22	09:45 - 19:03	08:33 - 19:33
Vigo			08:40 - 12:40 - 20:10	16 – 20	09:45 - 19:03	
La Guardia			08:40 - 12:40 - 20:10	16 – 82	09:45 - 19:03	
Huelva			08:33 - 11:33 - 20:03	16 – 26	10:03 - 18:03	
Kadiz			08:33 - 11:33 - 20:03	16 – 28	10:03 - 18:03	
Tarifa	07:33 - 12:33 - 19:33	1.656,0 kHz	08:33 - 11:33 - 20:03	16 – 83	10:03 - 18:03	09:03 - 21:03
Málaga			08:33 - 11:33 - 20:03	16 – 26	10:03 - 18:03	
Motril			08:33 - 11:33 - 20:03	16 – 81	10:03 - 18:03	
Cabo de Gata	07:33 - 12:33 - 19:33	1.704,0 kHz	08:33 - 11:33 - 20:03	16 – 24	10:03 - 18:03	09:03 - 21:03
Melilla			08:33 - 11:33 - 20:03	16 – 25	10:03 - 18:03	
Cartagena			09:10 - 14:10 - 21:10	16 – 27	10:45 - 18:33	
Cabo La Nao	07:50 - 13:03 - 19:50	1.767,0 kHz	09:10 - 14:10 - 21:10	16 – 85	10:45 - 18:33	08:33 - 18:03
Castellón			09:10 - 14:10 - 21:10	16 – 28	10:45 - 18:33	
Tarragona			09:10 - 14:10 - 21:10	16 – 23	10:15 - 19:03	
Bartzelona			09:10 - 14:10 - 21:10	16 – 60	10:15 - 19:03	
Begur			09:10 - 14:10 - 21:10	16 – 23	10:15 - 19:03	
Cadaqués			09:10 - 14:10 - 21:10	16 – 27	10:15 - 19:03	
Menorca			09:10 - 14:10 - 21:10	16 – 85	10:45 - 18:33	
Palma	07:50 - 13:03 - 19:50	1.755,0 kHz	09:10 - 14:10 - 21:10	16 – 7	10:45 - 18:33	08:33 - 18:03
Ibiza			09:10 - 14:10 - 21:10	16 – 3	10:45 - 18:33	
La Palma			08:33 - 13:33 - 20:33	16 – 20	09:40 - 19:03	
Hierro			08:33 - 13:33 - 20:33	16 – 23	09:40 - 19:03	
Gomera			08:33 - 13:33 - 20:33	16 – 24	09:40 - 19:03	
Tenerife			08:33 - 13:33 - 20:33	16 – 27	09:40 - 19:03	
Las Palmas	08:03- 12:33 - 19:03	1.689,0 kHz	08:33 - 13:33 - 20:33	16 – 26	09:40 - 19:03	09:03 - 20:03
Fuerteventura			08:33 - 13:33 - 20:33	16 – 22	09:40 - 19:03	
Yaiza			08:33 - 13:33 - 20:33	16 – 3	09:40 - 19:03	
Arrecife	08:03 - 12:33 - 19:03	1.644,0 kHz	08:33 - 13:33 - 20:33	16 – 25	09:40 - 19:03	09:03 - 20:03

OM Oharra: Kostaldeko estazio guztiek ondorengo frekuentziak dauzkate 2.187,5 kHz (LLSD) eta 2.182 kHz (Telefonozkoa).

VHF Oharra: Kostaldeko estazio guztiek ondorengo frekuentziak ere dauzkate 70 kanala (LLSD) eta 16 kanala (Telefonozkoa).

* UTC ordutegia Greenwich-eko ordutegi unibertsala da (udako ordutegiarekin penintsulan bi ordu gehiago eta neguko ordutegiarekin ordu bat gehiago).



Ekialdeko Ozeano Atlantikoko eta Mediterraneo itsasoko itsas zonak

PERTSONEN SEGURTASUNA ITSASOAN

ITSASONTZITIK ALDE EGITEA

Atsekabea eta larritasuna direla eta, arriskuan itsasontzitik arrapaladan eta segurtasunerako gutxieneko neurriak hartu gabe alde egitea gerta daiteke.

URREZKO ARAUA

BIZIRIK IRAUTEKO BESTELAKO EDOZEIN BIDEK BAINO
BERME GUTXIAGO ESKAINTZEN DITUENEAN BAINO
EZ DA ITSASONTZITIK ALDE EGINGO, ETA INOIZ EZ, POSIBLE BADA,
LAGUNTZA MEZUA BIDALI GABE ETA ALDE EGITEKO OINARRIZKO
PRESTAKUNTZA NEURRIAK HARTU GABE

Itsasontzia uzteko prestaketa

- Laguntza mezua bidaltzea, irrati telefoniaren jardunbidearen arabera. Irrati baliza aktibatzea.
- Itsasontzia gelditzea (baltsa uretara jaurtiko balitz, baltsa gal liteke)
- Baltsak, uztaiak, jakak, zerrendan jartzea, baita salbatuko den material guztia ere, **IRRATI BALIZA BARNE**.
- Hotzik ez pasatzeko jantziak jartzea. Oinetako astunen ordeaz, oinetako arinak jartzea.
- Salbamenduko jaka behar bezala lotzea.
- Baltsan zuzenean sartzea, posiblea bada. Itsasontzian material guztia sartuta eta tripulazio guztia dagoela egiaztatuta, itsasontziarekin lotzen duen soka moztea.
- Urtera jauzi egin behar bada, zutik egitea, jakari eutsita eta sudurra eta ahoa estalita.
- Zorabioaren kontrako pilulak hartzea. Material guztia ziurtatzea. Baltsaren barruko aldeko ura kendu eta dena lehortzea.
- Zaintzarako txandak antolatzea.
- Tripulazioko norbait noraezean gelditzen bada eta baltsatik urrun:
 - Baltsak arraunik badu, bertara joatea ur gainean dagoen aingura bildu ondoren.
 - Mutur flotatzaile bat jaurtitzea, amaieran buia bat duena.
 - Itsasontzitik urrun badago, norbait bidaltzea haren bila, eta neurri hauexek hartuta.

- Baltsari mutur baten bidez lotu behar da.
- Baltsaren haizabetik egin behar du igeri, eta posiblea bada, neoprenozko edo bizirik irauteko jantzi bat soinean daramala.

Bizirik irauteko norbanakoak eraman behar duen motxilako materiala

Bizkar-zorro txiki bat, nahiz eta gutxi kargatua egon, tresna baliagarriena izan daiteke itsasontziaren behera uztearen kasuan. Ahal badaiteke, hobe kaxa itxi batean baldin badoa.

Motxilako materialak oinarritzkoa izan behar du, honako hau:

- Lehen laguntzarako materiala.
- Barruko jantzia.
- Altzairu herdoilezineko sakelako aiztoa.
- Botila bat ur.
- Jatekoak.
- Linterna.
- Hainbat luzetaratako sokak eta muturrak
- Hainbat neurritako zabor poltsak.

ABORDATZEA

Abordatzeak eta talkak arriskutsuak dira beti. **Abordatzeak saihesteko, Araudi Internazionalak aholkatzen dituen neurriak zorrozki betetzea neurri egokiena da, hau da, prebentzioa.**

Gogoratu belauntzietarako eta 20 metroko luzeratik beherakoetarako berariazko arauak.

Abordatzeen prebentziorako

Nabigatzen ari garenean, izan zaintza eraginkorra (entzumenez eta ikusmenez).

- Radar islatzailea jaso.
- VHF erabili talka egitera doan itsasontzia ohartarazteko.
- Piztu argiak egunsentitik iluntzera arte eguraldi edo ikusgarritasun eskasa dagoenean.
- Erabili behe laino klaxona ikusgarritasun eskasa dagoenean.
- Argitu kandela edo zubia proiektore baten bitartez.
- Belauntzian bazaude eta abordatzeko arriskua badago, jarri abian motorra.

- Egiaztatu zein diren belak ikusten uzten ez dituen angeluak.
- Eduki beti pertsona bat zubian edo bainuontzian.
- Gaez, identifikatu beste itsasontzia argien bidez.
- Ikusi beste Itsasontzia konpasean. Berandutzeak bere horretan badirau, eta distantzia txikitu egiten bada, talka egiteko arriskua dago.
- Ikusi gaituzten uste sendoa izatea ezin onar daiteke. Oro har, ikusteko eta besteek gu ikusteko ahalegin guztiak egin behar dira. Gogoan izan tamaina handiko itsasontzi baten maniobrak geldoak direla eta norabidea aldatzeko toki handia behar duela.

Abordatzea gertatzen bada, eta itsasontziak bat eginda gelditzen badira, ebaluatu kalteak eta biok bereizten hasi baino lehen egin daitezkeen neurri zuzentzaileak. Matxura konponezina bada, edo matxura “in situ” arintzea oso nekeza bada, hasi alde aurretik itsasontzitik alde egiteko prestakuntzak.

Ura sartzen bada, jarri funtzionatzen ura txikitzeko sistema. Ahalik eta gehien gutxitu sartzen den ur kopurua, butxaketaren bidez edo jarlekua altxatuta, eta pisuak edo tripulazioa lekuz aldatuko dira uraren presioa gutxitzeko eta ur gutxiago sar dadin.

Ahalik eta laguntzarik handiena eman beste itsasontzikoei.

SUTEEN PREBENTZIOA

Itsasontziko suteak, sarritan, ontziaren mantentzea ez delako egokia edo giza akats bat izan delako gertatzen dira.

Motore zikinak eta aireztapen gutxikoak, hidrokarburoz beteriko saia batek, eguzkitan berotutako erregai bidoiak, arreata gutxi jartzeak gas sukaldeari eta zirkuitu elektriko narriatuak eragiten dituzte suteak sarritan.

Itzalgailuak segurtasunerako ezinbesteko osagaiak dira. Jarri toki estrategikoetan eta erraz iristeko moduan. Itzalgailuek iraungipen data dute eta aldian-aldian ikuskatu behar dira.

Gogoratu ez duzula urik erabili behar sute elektrikoei aurre egiteko. Beste aukerarik ez baduzu, moztu korrontea aurretik.

Sutearen kontra borrokatzen direnek, eskularruak, kotoizko eta artilezko jantziak erabili beharko dituzte, eta aurpegia urez bustiriko kotoizko zapiekin estaliko dute.

Sutea badago, behar bezala jokatu sutea zabal ez dadin, berau itzaltzeko denbora gehiago izango duzu edo/eta salbamendu taldeei ohartarazteko eta itsasontzitik alde egiteko prestakuntza egiteko.

UR HOTZETAN BIZIRIK IRAUTEA

Giza gorputzak tenperatura galtzen du irradiazioa, eroapena, lurrinketa eta konbekzioa direla eta; faktore horiek guztiek era nabarmenean egiten dute bat itsasoan eta ur barruan areagotu egiten dira. Azken kasu horretan, galtzen den berotasuna berau sortzeko gorputzak duen ahalmena baino handiagoa da, eta hala hipotermia agertzen da eta ondoren konortea galtzea eta heriotza.

Naufrago batek bizirik irauteko duen denbora daraman jantziaren edo babes jantziaren, uraren tenperaturaren, uraren nolakotasunaren, nekearen eta abarren arabera izango da, eta babesik gabe eta 15 eta 20 gradu bitarteko tenperaturan bizirik irauteko denbora 12 ordu ingurukoa da; iraupena 6 ordura murrizten da uraren tenperatura 10 eta 15 gradu bitartekoa bada.

Hori dela eta, oso garrantzitsua da honako ardurak hartzea:

- Uretan ahalik eta denbora laburrena ematea.
- Uretara jauzi egin baino lehen, ahalik eta jantzi gehiena jantztea komeni da, beti ere arropa astunak izan gabe, zeren eta arropok berotasuna galtzea atzeratzen baitute.
- Ez egin igeri zentzurik gabe, ahalik eta mugimendu gutxien eginda eutsi ur gainean itsasontzirik ez baduzu edo bertara igotzerik ez baduzu, eta hala berotasuna galtzea saihestuko da.
- Erabili salbamenduko jakak daraman txilibitua erreskate lanetan dabiltzanek errazago aurki gaitzaten, bereziki eguraldi eskasa dagoenean eta nekezago ikusteko modua dagoenean.
- Bizirik irten direnekin talde bat osatzea komeni da. Taldea errazago aurkituko da eta elkarri laguntzeko aukera gehiago egongo da.



URETARA EZ JAUSTEKO PREBENTZIOA

Jendea nahi gabe uretara jaustea da heriotza eragiten duen istripu nagusietako bat; erorketa hori inor ohartu gabe izateko, eta beraz, beharrezko laguntza ez eskaintzeko, arriskuaz gain, uretan luzaro egoteak dakarren hipotermia sor daiteke.

Hori dela eta, uretara bat-batean ez erortzeko neurri batzuk hartu behar dira:

- Ontzian gorputza barrurantz dagoela ibiltzea.
- Ontziaren mugimenduak aurrez ikustea itsasoari erreparatuta.
- Ontziko alde gogorrei heltzea.
- Laban ez egiteko zola duten oinetakoak erabiltzea.
- Salbamenduko jaka eta arnesa janzteia ontziko bizkarrera igo baino lehen. Nolanahi ere, bi horiek erabili behar dira eguraldi txarra denean. Aldian-aldean egiaztatu zutargiak, euste lurmuturrak eta arnesen ainguralekuak.
- Babes sareak jartzea ontziaren inguruan haurrak badaude, edo edozein kasutan, gogor lotzea.
- Beharrian fisiologikorik ez egitea kareletik, eta hala posible izango ez balitz, beharrezko neurriak hartzea arnesa erabilia.
- Bizkarretik arineketan ez ibiltzea.
- Bainurik ez hartzea itsaso zabalean lekukorik egon ezean eta ontzira berriz igotzeko eskailerarik ez badago.
- Itsasontziko bainuontzian lorik ez egitea.
- Bakarrik nabigatzen ari bazara edo pilotu automatikoarekin, oso gomendagarria da 50 m-ko segurtasuneko lurmutur bat uztea popan; lurmutur horrek korapiloak izango ditu bost metrotik bost metrora eta erraz ikusteko moduko flotagailu bat amaieran.

Uretara jaustean egin beharrekoak

Orientabide gisa ondoren aipatuko diren ekintzak ia berehalako eta aldi batera egitekoak dira; Itsasontziko patroiak egokienak erabakiko ditu kasu bakoitzean, egoeraren arabera. Maniobra azkarra denez gero, benetako entrenamendua egitea gomendatzen da.

- “Nor bait jauzi da” oihukatzea eta pasatzen den denbora kontrolatzea.
- Lema naufragoaren erorketa banda berean sartzea.
- Helizearen biraketa gelditzea, helizeak naufragoa jotzeko arriskua badago.
- Salbamendurako uztai bat jaurtitzea.
- Posiblea bada, ke seinale bat edo bengala bat jaurtitzea.
- MOB PULSAR botoia sakatu. GPS berriek botoi hau dakarte.
- Norbaiti esatea “NAUFRAGOARI ETENGABE BEGIRATZEKO ”, besoarekin seinalatuta.
- Erorketaren ordua eta minutua, norabidea eta kokagunea apuntatzea.
- Itsasora flotatzen duten objektuak jaurtitzea lorratza balizatzeko, aurretik norabidea aldatu ez badugu.
- Itsasontzian salbamendua antolatzea.
- “PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN” mezua bidaltzea.
- Motorea erabilia nabigatzen ari bazara, norbait uretara jauzi egiteko maniobra egingo da, itsasontziaren ezaugarrietara egokituta.
- Belaontzian nabigatzen ari bazara, haizealdera egitea bira, kapan jartzea edo/eta kontuz hurreratzea naufragoa dagoen tokira.

Inoiz ez da uretara jauzi egin behar naufragoaren bila itsasontziari mutur luze batekin lotuta egon ezik eta salbamendurako jaka jantzita izan ezik.

ERRESKATE BATEAN EGIN BEHARREKOAK

AURRETIKO EKINTZAK

- Behar besteko arropa janzteia hotzetik eta uretatik babesteko.
- Jaka ondo egokitzea eta bizirik irauteko jantzia ixtea.
- Uretara jauzi ez egitea. Salbamendu taldeei itxarotea.
- Ura eta gluzido arinak edatea, muskuluak prestatzeko.
- Baltsa egonkortzea eta inoiz ere bertan zutik ez jartzea.
- Lehenbizi zaurituak ebakuatzea.
- Dokumentuak batzea.
- Seinaleak egitea edozein bide erabilia erreskate talderen bat hurreratzean.
- VHF baduzu, harremanetan jartzea.

Gogoratu **salbamenduaren urrezko araua**, hots:

Operazioko **pertsona guztien segurtasuna zaintzea**: erreskatatu beharreko pertsonak eta erreskatean ari direnak.

SALBAMENDU LAGUNTZA IRITSI AURRETIK

- Itsasoko larrialdietan ekintza planifikatzeko nahikoa denbora izaten denez gero, lasai jokatu behar dugu uneoro.
- Besteek gu erraz ikusteko modua aztertu behar da.
- Salbamendurako Zentroekiko komunikaziorik badago, jarraitu harremanetan; izan ere, lasai egoteko lagundu ezik, salbamendu taldeei egoeran gertatzen den edozein aldaketa jakinarazteko bidea emango du.

SALBAMENDU LAGUNTZAREKIN

Erreskate taldeak heldu ondoren, haren azalpenak jarraitu behar dira beste ezeren aurretik; ez da ahaztu behar haiek ere bizitza arriskuan jartzen ari direla. Haien helburu nagusia bizia salbatzea da eta ondasunak salbatzea bigarren tokian dago, horiek salbatzerik balego.

– Salbamenduko ontziak

Gu atoian eramatea nahi baldin badugu, eta ontziko tripulazioak hori posible ez dela uste baldin badu, ez dugu behin eta berriro atoian eramateko eskatu behar, bi ontziak arriskuan jar baititzakegu.

Atoian eramaten bagaituzte, esandakoa bete beharko dugu, eta operazioa errazten saiatu behar dugu.

– Salbamenduko itsasontzi handiak

Gugana hurbiltzen den unitatea mota horretakoa baldin bada, babesa eskaintzen saiatuko da, haizealdetik hurbilduz.

– Helikopteroa

Operazio honek zailagoa dirudien arren, tripulazioak esandakoa hitzez hitz jarraitu baino ez dugu egin behar, eta, horrez gain:

- VHF-ko 16. kanala entzun eta helikopterotik esaten digutena egin.
- Norabideari eutsi 20° eta 30° artean haizearekiko. Haizea ababorrean utzi beharko dugu.
- Aurretik eman tripulazioari eman beharreko aginduak. Gero helikopteroak zarata gehiegi egingo du, eta komunikazioa ezinezkoa izango da. Jantzi salbamenduko jakak.
- Ez utzi elementu solterik ontziaren bizkarrean. Maniobra oztopa dezakete edo helikopteroaren eraginez kontrola gal dezakete.
- Helikopteroari non zauden adierazteko, erabili laranja koloreko kea egunez eta bengala gorriak gauez.
- Altxatzeko kableak lehenbizi ura edo itsasontzia ukitu behar du zu zeu ukitu aurretik.
- Ez lotu inoiz kablea edo gida inon, helikopteroa arriskuan jar dezakezu eta.
- Helikopterotik hori agintzen badizute, utzi itsasontzia eta hartu salbamenduko txalupa.
- Ondoren, salbamenduko kide bat jaitsiko da eta operazioez arduratuko da. Egon lasai eta ziurtatu arnesa ongi altxatzen hasi aurretik. Ez heldu helikopteroari, salbamenduko kideek sartuko zaituzte barrura.

ITSASOKO INGURUMENAREN BABESA

Guztion erantzukizuna itsasoko bizitza eta ekosistemak babesteaz gain, gure itsasoak garbi eta kutsadurarik gabe mantentzea.

Hori lortzeko, gogoan izan:

Arau orokor gisa, zaborrak, olioak, ur zikinak eta bestelako produktu kutsatzaileak ontzian gorde behar dira, ondoren Klub Nautikoko edo Kirol Kaieko instalazio egokietan hustu arte.

Debekatuta dago ondorengoak itsasora botatzea:

- Plastikoa, beira, bidoiak eta ontzikiak.
- Olioak eta erregai edo bestelako hidrokarburoen hondakinak.
- Ur oliotsuak.
- Bainugetako, komunetako, dutxetako, sukaldeetako edo antzekoetako ur zikinak. Kostatik 3 milia baino urrunago deskargatzea zilegi da hondakinak txikitzeko eta desinfektatzeko ekipamendu egokia edukiz gero, edo 12 miliara baino urrunago halako ekipamendurik edukitzen ez bada. Edonola ere, ontziak 4 korapiloko abiadura joan behar du gutxienez deskargak iraun bitartean eta ez du solido flotatzailerik izan behar eta ez du ura koloregabetu behar.
- Sustapen Ministerioaren 1144/2003, **1076/2006 zenbakiko Sustapen Ministerioaren Aginduz aldatua**, aginduak jolas-ontzien komunetako ur zikinen isurketak arautzen ditu. Agindua 2004ko maiatzaren 12tik aurrera komunak dituen edozein ontzik derrigorrez bete behar du, eta atxikitako eskemaren arabera, lurrera eta itsasora deskargatzeko, atxikipenerako eta ponpaketarako sistemak izan behar dituzte.
- Janari hondakinak kostatik 12 miliara baino gutxiagoko distantziara. Distantzia handiagoa baldin bada, hondakinak aurrez txikitu egin behar dira eta ez dira inoiz plastikozko zorroen barruan deskargatuko. 2009ko maiatzetik aurrera, Mediterraneo itsasoa eremu berezia da eta janari hondakinen isurketa debekatua dago kostatik edozein distantziatar.
- Bestelako produktu kutsatzaileen deskarga, zehazki debekatu ez badira, ontziek eragindako Kutsaduraren Prebentziorako Nazioarteko Hitzarmenean adierazitako aginduak betez egin behar da (MARPOL 73/78 Hitzarmena).

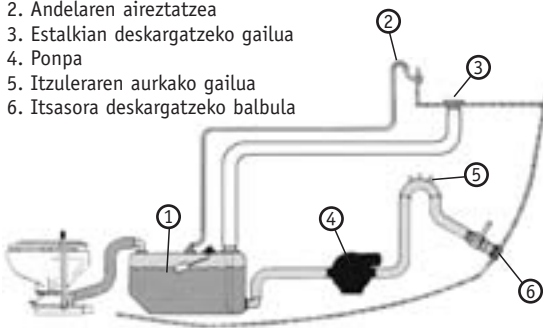
Horretaz gain, jolaserako ontziak babesleku eta kala naturaletan ainguratzean, itsas hondoak aingurekin eta kateekin ez kaltetzeko arretaz ibili behar da. Ardura berezia izan behar da “Posidonia oceanica” landareaz estalitako itsas hondoak direnean, Mediterraneoan aparteko balioa duen eta galzorian dagoen espeziea baita.

KOMUNETAKO UR ZIKINEN DESKARGA

ZONALDEA	DESKARGATZEKO AUKERA
KAIAN	Lurrean hondakinak biltzeko dagoen gune batera, estalkiko deskarga-ahoaren bitartez, atxikipen-andel finkoetan.
Kaiko urak, zonalde babestuak, itsasadarrak, badiak, eta abar.	Ez da inolako deskarga egiteko baimenik ematen, ezta hura aurretik tratatua izan bada ere.
3 miliara arte	Baimena ematen zaio tratatzeko instalaziorik badu. (Solidorik ez, ezta uraren koloregabetzerik ere.)
3 miliatik 12 miliara arte	Baimena ematen zaio aurretik txikituta eta desinfektatua izan bada. (Deskarga 4 korapilo baino abiadura handiagoan eginez gero.)
M12 milia baino urrunago	Edozein baldintzatan deskargatzeko ematen zaio baimena. (Deskarga 4 korapilo baino abiadura handiagoan eginez gero.)

ESTALKIRAKO PONPAKETA ETA ITSASORA DESKARGATZEKO AUKERA DUTEN KOMUNEN ATXIKIPEN-SISTEMEN OHIKO ANTOLAKETA

1. Atxikipen-andela
2. Andelaren aireztatzea
3. Estalkian deskargatzeko gailua
4. Ponpa
5. Itzuleraren aurkako gailua
6. Itsasora deskargatzeko balbula



ITSASONTZIENTATIK HONDAKINAK HUSTUTZEAGATIK ERAGINDAKO ITSAS KUTSADURA PREBENITZEKO ARAUAK				
MOTA	JATORRIA	ITSASOAN HUSTUKETA EGITEKO BALDINTZAK	ZERTARAKOA	
UR OLIOTSUAK	Makinen saiak	1. Itsasontzia nabigatzen kostaldetik 12 milia baino gehiagotara. 2. Hidrokarburo edukia < 15 ppm (*). 3. Hustuketa bereizgailuaren bitartez.	15 ppm (*) baino gehiagoko ur oliotsuak ontzian gordeko dira, portuan Marpol instalazio egokian husteko.	
OLIOAK ETA ERREEAIEN EDO BESTE HIDROKARBURO BATZUEN HONDAKINAK	Motor nagusiak eta laguntzaileak, saiak, erregaiei araztegiak, iragazkiak, etab.	D E B E K A T U T A		
UR ZIKINAK	Komunak, dutxak, sukaldeak, garbitokiak, etab.	1. Kostaldetik 3 miliatara hustu, hondakinak birrintzeko eta aurretik ura desinfektatzeko ekipo egokia baldin badu. 2. Kostaldetik 12 miliatara, itsasontziak horrelako ekiporik ez badu. 3. Beti ere hustuketa hori itsasontzia 4 korapilotik gorako abiaduran doanean egin behar da. 4. Hustuketak ez du utzi behar elementu solidorik flotatzen eta ez du uraren kolorea aldatu behar.	Ontzian gordeko dira, portuan Marpol instalazio egokian husteko.	
ZABOR SOLIDOAK	Janari hondakinak, plastikokoak, beirak, bidioak, bilgarriak, zurak, edukiontzia, etab.	Adierazitako baldintzak betetzen ez dituzten urak ontzian gordeko dira, edukiontzi egokian, ondoren portuan Marpol instalazio egokian husteko.		
2009ko maiatzak 1etik aurrera Mediterraneo itsasoa Eremu Berezia da MARPOLeko Hitzarmen Internazionalako V. Eranskinaren arabera, janari hondakinaren isurketa debekatua egongo da kostatik 12 milia baino gutxiago.		Adierazitako baldintzak betetzen ez dituzten zabor solidoak ontzian gordeko dira, ondoren portuan Marpol instalazio egokian husteko.		
		DEBEKATUTA DAGO EDOZEIN MOTATAKO PLASTIKORIK BOTATZEA (nylonezko edo beste edozein material plastikozko sokak barne)		
		Janari hondakinak bota ahal izango dira itsasontzia kostaldetik 12 milia baino gehiagora dagoenean.		
		DEBEKATUTA DAGO JANARI HONDAKINAK BOTATZEA PLATIKOZKO POLTSEN BARRUAN DAUDENEAN		

(*) ppm = zatia miloi bakoitzeko edo miligramoak litro bakoitzeko

ITSASONTZIAN DERRIGORREZ ERAMAN BEHAR DEN SEGURTASUN EKIPOA ETA MATERIALA (*)

FOM/1144/2003 ORDENA FOM/1076/2006 ORDENGATIK ALDATUA

NABIGAZIORAKO GUNEAK								DISEINU MAILEN ETA NABIGAZIORAKO GUNEEN ARTEKO KORRESPONDENTZIA		
	Nabigaziorako gune berria		Distantzia kostaldetik			Nabigazioko maila zaharra			DISEINU MAILA (297/98 E.D.-aren I, 1 Eranskina)	Dagozkion NABIGAZIORAKO GUNEAK
Ozeanoko nabigazioa	"1" gunea		Mugarik gabea			A			A: Ozeanikoa	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7
Itsaso Zabaleko nabigazioa	"2" gunea		60 mila artekoa			B			B: Itsaso Zabalekoa	2, 3, 4, 5, 6, 7
	"3" gunea		25 mila artekoa			C			C: Kostaldeko uretan	4, 5, 6, 7
Kostaldeko nabigazioa	"4" gunea		12 mila artekoa			D-1			D: Babestutako uretan	7
	"5" gunea		5 mila artekoa			D-2				
Babestutako uretako nabigazioa	"6" gunea		2 mila artekoa							
	"7" gunea		Babestutako urak orokorrean							

DERRIGORREZKO EKIPOA										
MATERIALA		Nabigaziorako gunea						OHARRAK		
		1	2	3	4	5	6			
SALBAMENDU EKIPOA										
Bizia salbatzeko baltsak	x	x	x					1, 2, eta 3. guneetarako, garraiatu ahal diren pertsona guztien %100entzako plazak. 1. gunean, SOLAS (R.D. 809/99) homologazioa edo baliokidea. 2. eta 3. guneetan homologazio bera edo ISO 9650 betetzen duena.		
Bizia salbatzeko txalekoak	x	x	x	x	x	x	x	1. gunean, garraiatu ahal diren pertsona guztien %100entzako gehi %10entzako txalekoak. Gainerako guneetan garraiatu ahal diren pertsona guztien %100entzako txalekoak. SOLAS (R.D. 809/99) edo "CE" (89/686, R.D. 1407/92 Zuzentaraua) Homologazioa. Flotagarritasuna, 1. gunerako, 275 N; 2, 3 eta 4. guneetarako, 150 N; eta 5, 6 eta 7 guneetarako, 100 N.		
Bizia salbatzeko uztaiak	2	1	1	1				1. gunean, bi uztai, eta bat, gutxienez, argi eta rabizaduna. 2, 3 eta 4 guneetarako, bat, argi eta rabizaduna. SOLAS (R.D. 809/99) edo "CE" (89/686, R.D. 1407/92 Zuzentaraua) Homologazioa.		
Argi gorridun eta paraxutdun suziriak	6	6	6	6				Homologazioa: R.D. 809/99.		
Eskuko bengalak	6	6	6	6	3	3		Homologazioa: R.D. 809/99.		
Seinale fumigeno flotagarriak	2	2	1	1				Homologazioa: R.D. 809/99.		
NABIGAZIORAKO EKIPOA										
Nabigaziorako argiak eta markak	x	x	x	x	x	x	x	COLREG 72 (E.B.-ko edozein herrialde) Homologazioa; 5, 6 eta 7. Guneetarako ez dira zertan eguneko nabigaziorako homologatuak izan behar. Eguneko nabigazioan, 12 milara arte edo/eta 7 m-tik azpiko eslorarako, argi zuriko linterna elektrikoa eraman ahal izango dute, ordezko pilekin, argiak eraman beharrean.		
Konpasa	2	2	1	1				1 eta 2 guneetarako, gobernuko bat, argiztapenarekin eta markazioko beste bat. 3 eta 4 guneetarako, gobernuko bat. 1 eta 2 guneetarako, desbideraketen taula. Homologazioa: R.D. 809/99. (A.1. Eranskina: konpas magnetikoa edo bizia salbatzeko ontzien konpasa).		
Korredera	1	1						Helizeduna, elektrikoa edo presioduna totalizagailuarekin, edo bestela GPS bat.		
Sestantea	1							Nabigazio astronomikorako beharrezkoak diren taulekin.		
Kronometroa	1									
Puntadun konpasa	1	1								
Garraiagailua	1	1								
40 cm-ko erregela	1	1								
Prismatikoak	1	1	1	1						
Itsasoko kartak eta liburuak	1	1	1	1				Nabigatzen duen itsasoetakoak eta erabiltzen dituen kaltetako portulanoak. Beharrezkoak dira Faoen koadernoak eta nabigatzen ari den inguruko Itsasbidea, Mareen Urtekaria (Mediterraneo itsasoan izan ezik), Lehenbiziko Laguntzetarako Eskuliburua, Irrati-komunikazioetarako Araudia, eta Nabigazioetarako Seinaleen Kodea 1. gunean.		
Behe-lainoko bozina	1	1	1	1	1	1	1	Presiozkoa, eskuzkoa edo gasez eragindakoa, presiodun ontzian. Kasu horretan mintz bat eta gas ontzi bat eduki beharko dira ordezko gisa.		
Kanpaia	1	1	1	1				Eslorako 15 metrotik aurrera, 5 kg.-ko pisua izango du. 15 metrotik behera ez da beharrezkoa, baina hots eraginkorra sortzeko baliabideak izango dituzte.		
Herrialdeko bandera	1	1	1	1	1	1	1			
Banderen kodea	1	1						Gutxienez "C" eta "N" banderak. Gutxieneko neurriak 60 x 50 cm izango dira 1. gunerako.		
Linterna estankoa	2	2	1	1				Ordezko bonbilla eta pilak beharko ditu.		
Nabigazioko egunkaria	1									
Seinaleetarako ispilua	1	1	1	1	1	1	1			
Radarreko erreflektorea	1	1	1	1				Metalezkoa ez den kaskoa duten ontzietan bakarrik.		
Seinaleen kodea	1	1	1	1	1	1	1	Irrati-komunikazioko aparatuak baldin baditu.		

(*) Irrati komunikazio ekipamenduetarako, 42. orriko koadroa ikusi.

DERRIGORREZKO EKIPOA								
MATERIALA	Nabigaziorako gunea							OHARRAK
	1	2	3	4	5	6	7	
MOTA ASKOTAKO ARMAK								
Larrialdietarako timoiko kanabera	x	x	x	x	x	x	x	Beladun ontzietan eta motore bakarrekoetan urrunetik gobernatzen bada, karelez kanpokoa edo Z motako transmisioa duen ez baldin bada.
Kaian lotzeko estabxak	2	2	2	2	2	2	2	Bere kasuan luzera eta erresistentzia egokiak, eslora kontuan izanik.
Kizkia	1	1	1	1	1	1	1	
Arrauna	1	1	1	1	1	1	1	Behar besteko luzera duen bat eta bogako tresna. 6 m-tik beherako eslora, pare bat arraun motz.
Puzgailua	x	x	x	x	x	x	x	Ontzi pneumatikoak, zurrunkak eta erdi-zurrunkak.
Zulaketetarako konponketa jokoa	x	x	x	x	x	x	x	Ontzi pneumatikoak, zurrunkak eta erdi-zurrunkak.
Botikina	x	x	x	x	x	x	x	Kontratutako tripulazioarekin A, B eta C botikinak, kostaldetik dagoen urrunketa eta nabigazio denbora kontuan izanik. (R.D. 258/99 eta PRE/930/2002 Agindua).
Botikina	x	x	x	x	x			Kontratutako tripulaziorik gabe. 1. gunerako, C motako botikina, bidaia iraupenaren eta tokien eta pertsona kopuruaren arabera osatua. 2. gunerako, C motako botikina (R.D. 258/99 eta PRE/930/2002 Agindua). 3 eta 4. guneetarako, salbamenduko baltsa motako botikina (R.D. 258/99 eta PRE/930/2002 Agindua). 5. gunerako, 4 zenbakiko botikina, 4.12.80. ordenaren arabera.
Ainguraketa lerroak	x	x	x	x	x	x	x	Derrigorrezkoa, gutxienez, esloraren 5 adina. 6 m-tik gorakoentzat, katearen luzera eslorarena izango da gutxienez. 6 m-tik beherakoetan katerik gabe izan daiteke. [Eslora (m); Katearen diametroa (mm); Ainguraren pisua (kg); Estabxaren diametroa (mm)] [L = 3; P.A. 3,5; D.C. 6; D.E. 10] [L = 7; P.A. 10; D.C. 6; D.E. 10] [L = 12; P.A. 20; D.C. 8; D.E. 12] [L = 18; P.A. 46; D.C. 10; D.E. 14] [L = 24; P.A. 75; D.C. 12; D.E. 16] [L = 5; P.A. 6; D.C. 6; D.E. 10] [L = 9; P.A. 14; D.C. 8; D.E. 12] [L = 15; P.A. 33; D.C. 10; D.E. 14] [L = 21; P.A. 58; D.C. 12; D.E. 16]
ATXIKEA ETA SUTEEN AURKA								
Su-itzalgailu eramangarriak, esloraren arabera	x	x	x	x	x	x	x	10 metro baino txikiagoa den kabina itxiarekin, 21 B motako bat. Kabinarekin edo kabinarik gabe, 10 metrotik gorakoa edo15 metrotik beherakoa, 21 B motako bat. Kabinarekin edo gabe, 15etik 20ra heldu gabe, 21 B motako bi. Kabinarekin edo gabe, 20tik 24ra heldu gabe, 21 B motako hiru. 6. zerrendako eta 10 m-tik gorako ontzietan, aipatutakoak baino bat gehiago. Su-itzalgailuen gutxieneko pisua: 2 kg hauts lehor (haren pisu baliokidea agente itzalgailua beste bat baldin bada). Su-itzalgailu eramangarriak, potentzia bultzatzailearen arabera.
Su-itzalgailu eramangarriak, instalatutako potentziaren arabera	x	x	x	x	x	x	x	150 kw-tik behera, 21 B motako bat. 150 eta 300 kw artean: 34 B motako bat (motore batekin); 21 B motako bi (bi motorekin). 300 eta 450 kw artean: 55 B motako bat (motore batekin); 34 B motako bi (bi motorekin). 450 kw-tik gora: motore batekin, 55 B motako bat eta gainera, motoreak 450 kw-tik gora duen potentziari aurre egiteko behar diren su-itzalgailuak. Bi motorekin: 55 B motako bat motore bakoitzeko (34 B izan daitezke bakoitzaren potentzia 300 kw-tik beherakoa baldin bada) eta gainera, instalatutako potentzia gutziari aurre egiteko behar diren su-itzalgailuak. 10 metrotik beherako eslorarako, su-itzalgailu horiek esloraren arabera eskatutakoa beteko dute. 20 kw-tik beherako karelez kanpoko moterentzat, 6 eta 7. guneetan ez da su-itzalgailurik eskatuko. Sua itzaltzeko instalazio finkoa izanez gero, su-itzalgailu bat potentziaren laurden bakoitzeko. Su-itzalgailuen gutxieneko pisua: 2 kg hauts lehor (haren pisu baliokidea agente itzalgailua beste bat baldin bada).
Sua itzaltzeko instalazio	x	x	x	x	x	x	x	1. taldeko erregaia erabiltzen duten motoreduen ontzietan. Ez dira onartzen gas halogenoak itzalgailu gisa.
Gas detektagailua	x	x	x	x	x	x	x	Gas erregaiko instalazioa izanez gero.
Suteen aurkako baldeak	2	2	1	1				1 eta 2. guneak, eta 20 m-tik gorako eslora, 3 balde.
Gas zurgagailua	x	x	x	x	x	x	x	Deflagrazioaren aurkako zurgagailua 1. taldeko erregaia erabiltzen duten barruko motoretan.
Xukatze bonbak	2	2	2	1	1	1	1	1, 2 eta 3. guneak: bat eskukoa eta bestea edozein energia iturrik eragindakoa. 4, 5 eta 6. guneetan bonba bat. 7. gunean: bonba bat, eskukoa edo elektrikoa, 6 m-ko eslorentzat edo txikiagoentzat, flotagarritasun kamarekin, haien ordez xukadera bat jarri ahal izango da. Belaontzietan, 1 eta 6 bitarteko guneetan, bonba bat, gutxienez, eskukoa eta finkoa izango da, eta bainuontzitik eragin ahal izango zaio. Ahalmenak: (10 kPa-tan): 10 l/min L<=6 m-rako; 15 l/min L>6 m-rako; 30 l/min L>=12 m-rako. Eskukoak: adierazitako ahalmena 45 enbolatu/min. 1. taldeko erregaia duten motoreak edo tankean dauden tokietan bonbak Deflagrazioaren aurkakoak izango dira.
Xukatze baldeak	2	2	2	1	1	1		Suteen aurkakoak izan daitezke.
UR ZIKINAK ISURTZEAREN AURKAKO PREBENTZIOA								
Ur zikinen erretentzio andelak	x	x	x	x	x	x	x	Komunik baldin badute. Andel egonkorra: lotura ubiertsala lurrera. Kaskoa zeharkatzen duten hodiak: itxitura hermetikodun balbulak, itxiturarako prezintu edo gailu mekanikoekin.
Xehatzeko eta desinfektatzeko ekipak	x	x	x	x	x	x	x	Komunik baldin badute. Ekipa homologatuak edo onetsiak. Ur xehatuak edo desinfektatuak baimendutako guneetan jaurtitzen badira.
Tratamendurako ekipak	x	x	x	x	x	x	x	Komunik baldin badute. Ekipa homologatuak edo onetsiak. Ur xehatuak edo desinfektatuak baimendutako guneetan jaurtitzen badira.

ITSASONTZIAN DERRIGORREZ ERAMAN BEHARREKO DOKUMENTAZIOA

TRIPULATZAILEENA (FOM 3200/2007 ORDENA eta 259/2002 ED)

JOLASEKO TITULAZIOAK

Jolas ontziak gobernatzeko tituluak lortzeko baldintzen eta haien atribuzioen eskema

OLASEKO TITULAZIOA	AURRETIKO TITULUAK ETA BALDINTZAK	TITULUA EMATEKO BETEBEHARRAK	JOLASEKO TITULUEK EMATEN DITUZTEN ATRIBUZIOAK
YATEKO KAPITAINA	Yateko patroï titulua izatea	- Azterketa teorikoa gainditzea. - Azterketa praktikoa gainditzea edo segurtasun eta nabigazio oinarritzko praktikak egin izana egiaztatzea, gutxienez bost egunez eta lau orduz egunean. Egun horietako bateko praktika gaueko nabigazioa izan beharko da.	Motor edo motor eta belazko barkuen gobernuia mugarik gabeko nabigaziorako, edozein direla motorren potentzia edo barkuen baldintzak. Gainera, motor nautikoak gobernatu ahal izango ditu.
YATEKO PATROIA	Jolas ontziko Patroï titulua izatea	- Azterketa teorikoa gainditzea. - Azterketa praktikoa gainditzea edo segurtasun eta nabigazio oinarritzko praktikak egin izana egiaztatzea, gutxienez bost egunez eta lau orduz egunean. Egun horietako bateko praktika gaueko nabigazioa izan beharko da.	20 metroko luzera duten motor edo motor eta belazko barkuen gobernuia, kostaldea eta 60 itsas milietara marrazturiko lerro paraleloaren artean eginiko nabigaziorako, eta baita balear eta kanariar artxipelagoen arteko nabigaziorako ere. Gainera motor nautikoak ere gobernatu ahal izango ditu.
JOLAS ONTZIKO PATROIA	18 urte betetik izatea. 6 urte betetik dituzten adin txikikoek Jolas ontziko Patroï titulua, Oinarritzko Nabigaziorako Patroï titulua eta Uretako Motoko Patroï titulua eskuratu ahal izango dute, beti ere gurasoen edo tutoreen baimena badute.	- Azterketa teorikoa gainditzea. - Azterketa praktikoa gainditzea edo segurtasun eta nabigazio oinarritzko praktikak egin izana egiaztatzea, gutxienez hiru egunez eta lau orduz egunean.	12 metroko luzera duten motor edo motor eta belazko aisialdiko barkuen gobernuia, kostaldea eta 12 milietara marrazturiko lerro paraleloaren artean eginiko nabigaziorako, eta baita balear eta kanariar artxipelagoen arteko nabigaziorako ere.
ONARRITZKO NABIGAZIORAKO PATROIA		- Azterketa teorikoa gainditzea. - Azterketa praktikoa gainditzea edo segurtasun eta nabigazio oinarritzko praktikak egin izana egiaztatzea, lau orduz gutxienez.	8 metroko luzera duten aisialdiko barkuen gobernuia, hauek belazkoak badira eta 7,5 metroko luzerakoak hauek motorrik gabekoak badira. Hauek beraiekin bat datozen motor potentzia eduki beharko dute eta barkua ezin izango da 5 milia baino gehiago urrundu edozein norabidetan. Gainera motor nautikoak gobernatu ahal izango ditu.
URETAKO MOTOKO PATROIA "A"		Goikoaren berdinaAzterketa teorikoa gainditzea.	110 CV-ko edo hortik gorako uretako motoak erabiltzea.
URETAKO MOTOKO PATROIA "B"		Ikastaro praktikoa gainditu izana egiaztatzea.	110 CV-tik beherako uretako motoak erabiltzea.
URETAKO MOTOKO PATROIA "C"		Dagokion Motonautika Federazioak emandako baimena, azterketa gainditu ondoren eta Merkataritza Nabigazioko Zuzendaritza Nagusiaren on ikusierekin.	55 CV-tik beherako uretako motoak erabiltzea.
FEDERAZIOAREN LIZENTZIA		Dagokion Bela eta Motonautika Federazioak emandako baimena, azterketa gainditu ondoren eta Merkataritza Nabigazioko Zuzendaritza Nagusiaren on ikusierekin.	Itsas – kirol Federazioek 6 metro arte luze diren eta 40 Kw arteko potentzia duten jolas ontzietarako baimenak eman ahal izango dituzte.
TITULU BEHARRIK GABEKO NABIGAZIOA		Ez da titulurik beharko 4 metro arte luze diren eta 10 Kw arteko potentzia duten jolaseko motordun ontziak, 5 metro arte luze diren beladun ontziak, uretako motoak eta tresna flotagarriak edo hondartzako tresnak erabiltzeko, baina egunez bakarrik erabili ahal izango dira, Itsasoko Kapitaintzak mugatutako guneetan.	

ITSASONTZIAK

Banderamendua, matrikula eta erregistroa

Ontzi zibilen banderamendua ekintza administratiboa da. Ekintza administratibo honen bitartez nazioaren pabilioia eramateko baimena ematen zaie ontziei.

Ontzi zibilen matrikula edo matrikula portua, ontzia erregistratuta dagoen Itsas Kapitaintzakoa da. Ontziaren titularrak aukeratu egin dezake matrikula portua.

Ontzi Erregistroa Erregistro Publiko administratiboa da eta bere egitekoa Espainiako banderapean jarritako ontziak erregistratzea da.

Erregistro zerrendak

Ontzi, txalupa eta ur gaineko plataforma eta tresnak tona kopuruaren arabera edo egiten duten jardueraren arabera erregistratzen dira eta horretarako erabiltzen den sistemari Zerrendak deitzen zaio.

6. zerrendan irabaziak lortzeko ustiatzen diren kirol edo jolas ontziak erregistratuko dira.

7. zerrendan irabaziak lortzeko asmorik gabe kirolerako, aisialdirako edo arrantza ez-profesionalerako soilik erabiltzen diren ontzi edo txalupak erregistratuko dira.

Matrikularen adierazgarria eta kokapena

Matrikularen adierazgarria ontzi edo txalupa bat besteengandik bereizten duen multzo alfa-numerikoa da, beraz, bakarra da. Matrikularen adierazgarriak 7. zerrendako ontzi guztietako bi amuletan margotuta edo lotuta joan behar du, flotazio marratik ahalik eta goren, eta nahiko tamaina handikoa izan behar du ontziaren neurriarekiko, itsasoan erraz identifikatu ahal izateko. Zuria izan behar du krosko ilunetan eta beltza krosko argietan. Matrikularen adierazgarriak ondorengo datu hauek ditu, eta ordena honetan:

- Zein zerrendakoa den zenbakiz.
- Itsas Probintzia dagozkion letrekin.
- Dagokion Itsas Barrutia zenbakiz.
- Bere orria eta urtea.

Datu horiek marratxo batez bananduta joango dira.

Zerbitzuan hasten den unean Matrikularen adierazgarria eraman beharko du bere amuletan.

Nabigazio Patentea

Sustapen ministroak eman eta Merkataritza Nabigazioko zuzendari nagusiak ontzi jakin baten alde luzatutako Nabigazio Patentea Espainiako banderapean nabigatzeko baimena ematen dion dokumentua da.

Behin erregistratu eta gero, 20 TRB/GT edo gehiagoko tona kopurua duten ontzi guztiek euren Nabigazio Patentea eraman beharko dute derrigorrez eta hori ontziko Kapitainaren edo Patroiaren zaintzapean egongo da.

Aurretik esandakoa ez da aplikagarria izango 7. zerrendan erregistraturiko aisialdi barkuentzat, apirilak 27ko 544/2007 E.D.-ak esaten duenaren arabera (maiatzak 19ko BOE, 120 zenbakia), hauek, beharrezkoa den Espainiako Erregistroko Ziurtagiria eduki beharko dute eta.

Jolas ontzientzako aseguru kontratua

1999ko uztailetik aurrera, jolas ontziek derrigorrezkoa dute erantzukizun zibileko aseguru edukitzea, baita uretako motoek ere. (607/99 E.D., BOE 103 zenb.).

Espainiako Erregistroko Ziurtagiria - Nabigazio Baimena

Espainiako Erregistroko Ziurtagiria – Nabigazio Baimena, espainiar itsas Administrazioak igortzen duen dokumentua da, honek Ontzien Matrikula Erregistroaren inskripzioa egiaztatzen duelarik. Nabigazio Baimenak Nabigazio Lizentzia ordezkatzan du eta barku guztiek eraman behar dute, baita lanbide tituluak ez dituztenek ere. Gaur egun indarreko Nabigazio Lizentzia duten barkuek, hau erabiltzen jarraituko dute, apirilak 27ko 544/2007 E.D.-ak esaten duen Espainiako Erregistroko Ziurtagiria – Nabigazio Baimenagatik aldatu beharra izango duten arte.

Lanbide tituludun barkuek, dagokien eredu ofiziala eramango dute, 2000ko urtarrilak 18ko Ordenak esaten duen bezala, honen bidez onartzen baita Ontzien Izapideen Araudia.

Aisialdiko Ontzien Ikuskapena 1434/1999 E. D.

2000ko martxoaren 11ra arte, aisialdiko ontziek jaso behar dituzten ikuskapenak eta kontrolak Itsas Administrazioak burutzen zituen, eta haiek ongi igaroz gero, Nabigagarritasun Ziurtagiria eman edo berriztatu egiten zen.

Data honetatik aurrera, lehen ikuskatzea Itsas Administrazioak egiten jarraitzen du. Baina gainontzeko ikuskatzeak eta azterketak, Ikuskatze Erakunde Laguntzaileek eramaten dituzte aurrera.

Ikuskapen Erakunde Laguntzailearen aukeraketa mota eta irizpide eta jarraibideak, azterketa eta ikuskapen mota eta hedadura, irailak 10eko (BOE, 1999ko irailak 11ko 218. zenbakia) **1434/1999 Errege Dekretuan zehazten dira**. Era berean, Nabigazio Ziurtagiriaren eredu berria, 2007ko abenduak 15eko Ebazpenean aurki daiteke (BOE, 2008ko otsailak 1ekoa).

Zein ontzi ikuskatu behar dituzte Erakunde Laguntzaileek?

- 6. zerrenda. 2,5 eta 24 metro arteko eslora.
- 7. zerrenda. 6 eta 24 metro arteko eslora.

Ikuskatze Erakunde Laguntzaileen zerrenda, Sustapen Ministerioko (www.fomento.es) web orriaren bidez kontsulta daiteke.

Ikuskapenen epea (1434/99 Errege Dekretua)

Ikuskapen mota	Ukitutako ontziak		Aldizkakotasuna
	Zerrenda	Ezaugarriak	
ALDIAN BEHINGOAK	7 ^a	$L < 6 \text{ m}$	Iraungipenik gabea
	7 ^a	$6 \text{ m} \leq L < 24 \text{ m}$	Gehienez 5 urte
	6 ^a	$2,5 \text{ m} \leq L < 24 \text{ m}$	
TARTEAK	6 ^a	$L > 6 \text{ m}$	Hasierako edo tarteko ikuspenaren 2. eta 3. Urtearen artean
	7 ^a	$L > 15 \text{ m}$	
	7 ^a	$L > 6 \text{ m}$ (zurezko kaskoa)	
GEHIGARRIAK	Todas	$2,5 \text{ m} < L < 24 \text{ m}$	Kasuak: 3D artikulua
EZ OHIKOAK	Todas	$2,5 \text{ m} < L < 24 \text{ m}$	Kasuak: 3E artikulua

Nork ematen du Nabigagarritasun Ziurtagiria?

- Nabigagarritasun Ziurtagiria beti ere Itsas Administrazioak ematen du.

Nabigagarritasun Ziurtagiriaren formatu berria berehala eskatu behar al da?

- Ez, bakarrik hurrengo ikuskapenaren eguna gertu dagoenean edo abagune bat gertatu denean (motore aldaketa, aldaketa garrantzitsua, etab.) eta horrek ikuskapen gehigarria behar baldin badu.

Noiz joan behar da Ikuskapenerako Erakunde Laguntzaile batera?

- Gutxienez Nabigagarritasun Ziurtagiriaren epea amaitu eta 15 egun natural aurretik. Dena den, hori egin aurretik lehengo Nabigagarritasun Ziurtagiriaren ordeztu Ziurtagiri berria hartu behar da Itsas Kapitaintzan.

Nola jarri harremanetan Ikuskapenerako Erakunde Laguntzaile batekin?

- Itsas Kapitaintzan zure inguruan dauden Erakunde Laguntzaileen berri emango dizute.

Zein estaldura du Ikuskapenerako Erakunde Laguntzaile batek?

- Ikuskapenerako Erakunde Laguntzaile guztiek nazio mailako estaldura izan behar dute.

Despatxua

Despatxua prozedura administratiboa da. Prozedura horren bitartez, ontzi zibil guztiek (baita jolas ontziek ere) egin nahi dituzten nabigazioak eta trafikoak egin ahal izateko eskatzen diren arau guztiak betetzen dituztela, behar diren baimenak dituztela eta kopuruari eta titulazioari dagokionez tripulazio egokia duela egiaztatzen du Itsas Kapitaintzak.

Gaur egun indarrean dagoen arautegia Ontzien Despatxuari buruzko Arautegia da, Sustapen Ministerioaren 2000ko urtarilaren 18ko aginduz onetsia eta martxoaren 21eko 3/2000 zenbakidun Zerbitzu Instrukzioaren bitartez garatua. 1119/1989ko E.D.-aren arabera, Abiadura Handiko itsasontziak bezala sailkaturiko ontziak ez ditu biltzen eta ezta Matrikula Turistikodun aisialdiko ontziak ere.

Prozedurak

- 24 metro baino gehiagoko luzera duten jolas ontziak itsasontzi handitzat edo buketzat jotzen dira eta ondorioz, merkantzia ontzi gisa despatxatu behar dira.
- Despatxu beharrik ez dutenak:
 - 7. zerrendan erregistratuta dauden eta belaz mugitzen diren jolas ontziak, euren luzera kontuan izan gabe, dagozkien Espainiako Kirol Federazioak antolatu eta kontrolatutako kirol lehiaketetan etengabe parte hartzen dutenak eta aipatutako federazioetan belaontziaren zenbakia erregistratuta dutenak.
 - Belaz edo motorrez mugitzen diren baina 6 metro baino gutxiagoko luzera duten jolas ontziak.
 - Arraunez mugitzen diren ontziak.
 - Uretako motorrak eta Erregistro eta Matrikulaziorik behar ez duten aparatuak.
- Izapideak Itsas kapitaintzaren aurrean formaldu behar dira Nabigazio Baimen edo Rolaren bitartez, bertan idatziko direlarik bere gobernurako beharrezkoa den titulua eta ontzian joan daitezken pertsonen kopurua.
- 7. Zerrendan matrikulaturiko 6 eta 24 metro bitarteko luzera (L) duten ontziei, hauen motaren arabera, hasiera batean Izapide eta Hornikuntza Rol bat edo Nabigazio Baimen bat egingo zaie, ondorengo datuak betetzearekin soilik:
 - Ontzia identifikatzeko datuak.
 - Titularra identifikatzeko datuak.
 - Ontzia gidatzeko eskatzen den gutxieneko titulua.
 - Luzatutako ziurtagiriak eta haien iraungipen datak.
- 7. zerrendan erregistratuta dauden eta 6 metro baino gutxiagoko luzera duten ontziei (ez dute Despatxurik behar), Idazpen Orria eta Nabigagarritasun Ziurtagiria bakarrik eskatuko zaie.
- Ondorengo ontziek gaur egungo erregimenarekin jarraituko dute:
 - 1119/1989 Errege Dekretuaren arabera Abiadura Handikotzat sailkatutakoak.
 - Matrikula Turistikoko erregimenean hartutako jolas ontziak.

- Aisialdirako Ontziek, Izapide eta Hornikuntza Rola edo Nabigazio Baimena derrigorrez eguneratuko dute, Itsas kapitaintzak igortzen dituen Ziurtagiriak berritzen direnean.
- Despatxuaren baliozko epe arrunta bat etorriko da ontziaren ziurtagirienekin.
- Hala ere, dokumentazioan adierazitako datuetan aldaketak izan (jabe aldaketa, ezaugarrien aldaketa, motorraren aldaketa, etab.) eta egiaztatzen denean, Despatxua eguneratzea eskatuko da dagokion Itsas Kapitaintzan. Bestalde, izen emateak eta kentzeak eskatzen denean idatziko dira.
- Ontziaren aginteak, Nabigazio Baimenean edo Rolean agertzen den gutxienezko titulazioa edo nagusiagoa den bat eskatuko du. Aginte aldaketarako ez da beharrezkoa izango inongo idatz oharrik egitea Rol edo Baimenean.

NABIGATZEKO GOGOAN IZAN

1. Itsasoratu aurretik.

Begiratu ontzia egoera onean dagoen ala ez eta ziurtatu ondorengo hauek ondo dabiltzala eta egoera onean daudela:

- Nabigazio eta komunikazioko tresneria.
 - Motorrak, sistema elektrikoa eta olioaren, erregaiaaren eta uraren maila.
 - Aparailuak.
 - Segurtasuneko tresneria.
- Nabigatu nahi duzun eremuaren meteorologia informazioa eska ezazu eta eguraldi edo ikuspen txarra egon behar dela badio, ez zaitez nabigatzera irten.
 - Eman abiatzeko eta iristeko aurreikusitako dataren edo orduaren eta abiatzeko eta iristeko portuaren berri, edozein gertaeraren berri jaso ahal izateko eta, ondorioz, edozein larrialditan hil edo bizikoak izan daitezkeen orduak igaro ez daitezen. Eman, baita ere, edozein helmuga aldaketaren berri. Laburbiltzeko, nabigazio plana egin behar da, itsas klubari edo lurrian geratzen den norbaiti jakinaraziz. Plan hori ez da aldatu behar derrigorrez ez bada.
 - Ontziaren ezaugarrien berri eman behar da, bai abiapuntuan bai eta helmuga puntuan ere ahalik eta ongien identifikatu ahal izateko:
 - Ontziaren izena.
 - Tripulazioa (datuak).
 - Ontziaren mota, kolorea, egituren itxura, mastak, etab.
 - Nazionalitatea eta dei seinalea.
 - Ontzian doan pertsona kopurua eta horien izenak.
 - Komunikazioetarako duten tresneria.
 - Harremanetarako telefono zenbakia eta larrialdietan harremanetan jartzeko pertsonen izenak.
 - Eguneratuta izan arauak eskatzen dituzten tituluak eta agiriak zure ontziaren eta egiteko asmo duzun itsas ibilaldien arabera.
 - Izan ontzian ibilbideari eta bisitatzeko asmoa duzun portuei buruzko informazioa: itsas kartak, itsasbideak, itsasargien liburua, balizen kokapena, ainguratzeko tokiak, eskuragarri dauden amarratzekak, etab. Gogoan izan debekatuta dagoela balizatzeko buietan amarratzea.

- f) Ez ontziratu baimendutakoak baino tripulante gehiago.
- g) Lehorretik itsasoan larrialdiren bat ikusten dutenek erabili ahal duten doaneko telefono bat dago (**900 202 202**). Esate baterako, bengalak begiztatzen dituztenek, jolas ontzietan doazen senitartekoen berririk ez dutenek, etab.

2. Segurtasuneko tresneriari buruzko oinarrizko aholkuak

Salbamenduko txalupak

- Txalupa behar bezala finkatu toki zabalean.
- Erabili behar baduzu, ondo irakurri argibideak, bildu eraman beharreko materiala (irradi baliza ahaztu gabe) eta lotu soka ontziari.
- Saiatu ez bustitzen txalupara igotzean eta txalupa ontzira lotzen duen soka azken unean moztu.
- Behin txalupan zaudenean, aztertu nola dagoen (nola puztuta dagoen, balbulak, etab.), lotu materiala eta ondo banatu pisua. Askatu ur gaineko aingura.
- Banatu zorabioaren aurkako pilulak eta antolatu zaintza txandak. Oraindik egin ez baduzu, aktibatu irradi baliza.

Salbamenduko jakak

- Eduki jakak egoera onean eta osorik (argia, txistua, xingola islatzaileak, uhalak, itxigailuak, etab).
- Tripulanteak adina jaka eraman txalupan eta denak egoera onean.
- Haurrek euren neurriko jakak erabili behar dituzte.
- Eguraldi txarra egiten duenean eraman jaka beti soinean.
- Uretako motorretan, windsurf egitean, belaontzi arinetan eta eguraldi txarrarekin beti eraman soinean.

Biziraupenerako jantziak

- Jantzia erraz jantzi behar da beste arropen gainetik eta gorputz osoa estali behar du, aurpegia izan ezik.
- Soinean daramanari gorputza eroso mugitzen utzi behar dio.
- Uretara jantziarekin jauzi eginez gero, zentzuzko garaieratik jauzi egin, jantzia mugitu, ura sartu edo lesiorik gerta ez dadin.

Segurtasuneko arnesak

- Ohitu zaitez arnesa erabiltzen eta egokitu zeure neurrira eta mugimenduetara.
- Eguraldiak okerrera egiten badu, lotu arnesa. Horrela, ez zara uretara eroriko.
- Zinta bat izan beharko da, soka baten lekuan, eta lotu egin beharko da, posible bada, bizkarrean.

3. Zure inguruan arriskuan dagoen ontziren bat ikusten baduzu:

- Laguntzera joan behar duzu ahalik eta azkarren, baina zeure burua arriskuan jarri gabe.
- Jarri harremanetan (VHF 16. kanala edo 2.182 Khz) Itsas Salbamenduko Zentro edo Irrati kostako estazio hurbilenarekin eta inguruko beste ontziekin.
- Komunikazio aparaturik ez baduzu, jakinarazi inguruko ontziei laguntzeko seinaleak eginez. Laguntzerik ez baduzu, zoaz hurbilen dagoen portura egoeraren berri ematera.

ITSAS ADMINISTRAZIOAREN ANTOLAMENDUA

SUSTAPEN MINISTERIOA

Espainiako Konstituzioko 149.1 artikulua arabera, Sustapen Ministerioaren politika ondorengo helburu hauek lortzera bideratuta egongo da Merkataritza Nabigazioaren esparruan:

- Itsasoan gizakien segurtasuna zaintzea.
- Itsas nabigazioaren segurtasuna zaintzea.
- Itsas ingurugiroaren babesa.
- Nazioko beharrek eskatzen duten itsasoko garraio zerbitzuak edukitzea.
- Interes publikoko nabigazioei eustea.

ESKUMENAK

- Gizakien itsasoko segurtasunari buruzkoak eta Espainiako plataforma finkoen eta ontzi zibilen nabigazioaren segurtasunari buruzkoak. Eta atzerriko ontzien kasuan, horiek, Espainiak subiranotasuna, eskubide subiranoak edo eskumena dituen gunean daudenean eta Nazioarteko Zuzenbidearen arabera.
- Gizakien salbamenduari buruzkoak, itsasoko uren garbiketari buruzkoak eta ontziek edo plataforma finkoek eragindako itsasoko kutsaduraren aurkako borrokari buruzkoak.
- Espainiako ontzi zibil guztien egoera, erregistroa eta banderamendua kontrolatzeari eta despatxua arautzeari buruzkoak.
- Espainiako ontzi zibil guztien eta nazioarteko hitzarmenek baimendutako kasuetan atzeritarrenen azterketa eta kontrol teknikoak, irrati-elektrikoak, segurtasunekoak eta kutsaduraren prebentziorakoak agintzea eta betearaztea.
- Sorospeneak, salbamendukoak, eta atoian eramatekoak eta itsasoko aurkikuntzenak eta erauzketenak, haiek ez badagozkio balio historiko, artistiko edo arkeologikoko aurkikuntza eta erauzketen alorreko eskumeneko administrazioari. (Arautu gabe dago oraindik eta Itsas armada arduratzen da horretaz).
- Itsasoko langile zibilak erregistratzea eta kontrolatzea, ontzi zibilek euren segurtasunerako behar duten gutxieneko langile kopurua osatzea eta Espainiako ontzi zibil guztietan langile izateko egokitasunaren, profesionaltasunaren eta titulazioaren baldintza orokorrak erabakitzea, beti ere, Nekazaritza, Arrantza eta Elikadura Ministerioak trebakuntza alorrean eta itsasoko eta itsaspeko arrantzako lanbide heziketa alorrean arrantzuntzien langile kopuruarekiko dituen eskumenak baztertu gabe.
- Itsasargien Batzordean edo itsasoko seinaleztapen alorreko erakundeen arteko lankidetzako beste baliabide batzuetan parte hartzea.
- Zigortzeko ahalmena erabiltzea.
- Estatuko Portu eta Merkataritza Nabigazioari buruzko 27/92 Legean edo Zuzenbideko beste edozeinetan esleitzen zaizkion eskumenak.

MERKATARITZA NABIGAZIOKO ZUZENDARITZA NAGUSIA

FUNTZIOAK

Merkataritza Nabigazioko Zuzendaritza Nagusiak, Ministerioko Garraio Idazkaritza Nagusia gidaritzapean ondorengo funtzioak betetzen ditu, Estatuko Portu eta Merkataritza Nabigazioari buruzko azaroaren 24ko 27/1992 Legean ezarritakoaren arabera:

- Itsasoko nabigazioaren eta Espainiako flota zibilaren antolakuntza orokorra.
- Azterketa eta kontrol teknikoak, irrati-elektrikoak, segurtasunekoak eta kutsaduraren prebentzioarako agintzea eta betearaztea.
- Itsasoko nabigazio zerbitzuetarako eta tarifa erregimenarekin zerikusia duten funtzioetarako emakidak eta baimenak ematea.
- Gizakien eta nabigazioaren itsasoko segurtasunarekin zerikusia dutenak.
- Gizakien salbamendua, itsasoko uren garbiketa eta kutsaduraren aurkako borroka, gizakien salbamenduaren eta itsasoko kutsaduraren aurkako borrokaren zerbitzu berezien plan nazionalak dioenaren arabera.
- Ontzi zibilen egoeraren, erregistroaren eta banderamenduaren kontrola eta haien despatxua arautzea.
- Itsasoko trafikoa antolatu eta kontrolatzea.
- Itsasargien Batzordean eta itsasoko seinaleztapen alorreko erakundeen arteko lankidetzako beste baliabide batzuetan parte hartzea, seinaleen ezaugarri teknikoak, funtzionamendu eragilea eta kokapen egokia erabakitzen eta itsasoko seinaleztapen sistemak elkarren artean eta nabigazio aktiboari laguntzeko beste sistema batzuekin koordinatzen lagundu ahal izateko.
- Ontzietako aparatuak, elementuak, materialak eta tresneriak onartzea eta homologatzea.
- Itsasoko langile zibilak erregistratzea eta kontrolatzea, ontzi zibilek euren segurtasunerako behar duten gutxieneko langile kopurua osatzea eta Espainiako ontzi zibil guztietan langile izateko egokitasunaren, profesionaltasunaren eta titulazioaren baldintza orokorrak erabakitzea.
- Espainiak subiranotasuna, eskubide subiranoak edo eskumena dituen uretan ontziak sartzeko edo irteteko baimena edo debekua ematea eta ontzien despatxua egitea, beste agintari batzuei dagozkien aurreko derrigorrezko baimenak baztertu gabe.
- Itsasoko segurtasun arrazoiak medio, Espainiak subiranotasuna, eskubide subiranoak edo eskumena dituen uretan ainguratzeko eta maniobrak egiteko guneak erabakitzea. Bestalde, eskumena duen portuko administrazioari dagokio ainguratzeko baimena ematea eta portuko zerbitzugunean tokia esleitzea.
- Portuetan sartzeko eta irteteko bideen baldintzak erabakitzeko prozeduretan parte hartzea, itsasoko segurtasunarekin zerikusia duen txosten loteslearen bitartez.
- Itsasoko segurtasun arrazoiak medio, merkantzia arriskutsuak daramatzaten edo baldintza bereziak dituzten ontziek egin beharreko maniobrak finkatzea, atrakatzea barne.
- Itsasoko segurtasun arrazoiak medio, Espainiak subiranotasuna, eskubide subiranoak edo eskumena dituen uretan praktiko eta atoi zerbitzuak edukitzea.
- Espainiako ontzi zibilen, Espainian eraikitzen ari direnen, nazioarteko hitzarmenek baimendutako kasuetan atzerrikoenen eta ontzi horietan dauden merkantzien azterketa teknikoa gainbegiratzea, batez ere nazioartean arriskutsutzat jotzen direnena eta baita karga eta deskargako baliabideena ere itsasoko segurtasunarekin zerikusia duten alorretan.

ITSAS KAPITAINTZAK

EGINKIZUNAK

Itsas Kapitaintzek eta Itsas Barrutiek Itsas Administrazio periferikoa osatzen dute, hauen funtzioak Estatuko Portuei eta Nabigazio Zibilari buruzko 27/92 Legeak eta maiatzak 18ko 638/2007 Errege Dekretuak erregulatzen dituztelarik.

Gaur egun, hogeita hamar Itsas Kapitaintza eta hirurogeita hamar Itsas Barruti daude. Beraien eginkizunen artean ondorengo hauek aurkitu ditzakegu:

- Ontzien eta 24 metroko luzera baino gutxiagoko barkuen erregistroa eta banderatzearekin erlazionaturiko jarduerak, esportazioekin erlazionaturiko bajak ezik eta nabigazio patenteen igorpena ezik.
- Ontzien izapideak.
- Ontzi eta barkuetako tripulatzailen erroldapenekin erlazionaturiko administrazio eginkizunak eta bidaiariekin edo tripulazioaz kanpo dauden pertsonekin erlazionaturiko eginkizunak.
- Portu eta hondartzetako eskudun agintaritzarekin lankidetza: bainu edo jarduera nautikoetan, giza bizitzarekin bateragarriak diren baldintzen betebeharra, bai itsasoan eta baita nabigazioan ere, eta aipaturiko Agintaritzarekin lankidetza itsas salbamendu alorrean.
- Txosten eta proposamena eskudun Itsas kapitaintzari, azaroak 24ko 27/1992 Legeak ezartzen dituen neurri polizial eta zehapenei dagokienez, Itsas Administrazioak babesten dituen ondasun juridikoak hautsi ditzaketen ekintza edo hutsegiteengatik.
- Lanbide titulu edo aisialdi tituluekin erlazionaturiko igorpen, errebalidazio eta baliozkotze eta truke espedienteen izapidetzea.
- Autonomia Erkidegoek kudeaturiko portuetako zerbitzuguneen albo-aldeetako uren aingura-agintaritza, hauek interes orokorra duten portu zerbitzuguneen parte ez direnean.

ITSAS KAPITAINTZA ETA BARRUTIEN ERLAZIOA
SAILKAPENA ETA ADSKRIPZIOAK GEOGRAFIKOAK

KAPITAINTZAK	ITSAS BARRUTIAK	KAPITAINTZAK	ITSAS BARRUTIAK
Pasaia	Hondarribia	Vigo	Portonovo
	Pasaia		Marín
	Getaria		Bueu
Bilbo	Ondarroa		Cangas
	Lekeitio		Redondela
	Bermeo		Vigo
	Bilbo		Baiona
Santander	Castro Urdiales		A Guarda
	Laredo	Huelva	Ayamonte
	Santoña		Isla Cristina
	Santander		Huelva
	Requejada	Sevilla	Sanlúcar
	San Vicente de la Barquera		Sevilla
Gijón	Llanes	Kadiz	El Puerto de Santa María
	Ribadesella		Kadiz
	Lastres		Barbate
	Gijón-El Musel	Algeciras	Tarifa
	Luanco		Algeciras
Avilés	Avilés	Ceuta	Ceuta
	San Esteban de Pravia	Melilla	Melilla
	Luarca	Málaga	Estepona
Burela	Ribadeo		Marbella
	Burela		Fuengirola
	Viveiro		Málaga
(El) Ferrol	Cariño		Vélez-Málaga
	Cedeira	Motril	Motril
	(El) Ferrol		Adra
A Coruña	Sada	Almería	Almería
	A Coruña		Carboneras
	Corme		Garrucha
	Camariñas		Águilas
	Corcubión	Cartagena	Mazarrón
	Muros		Cartagena
	Noia		San Pedro del Pinatar
Vilagarcía de Arousa	Santa Eugenia de Ribera	Alacant	Torreveja
	Caramiñal		Santa Pola
	Vilagarcía		Alacant
	Cambados		Villajoyosa
	O Grove		Altea
			Denia

KAPITAINTZAK	ITSAS BARRUTIAK	KAPITAINTZAK	ITSAS BARRUTIAK
Valentzia	Gandía	Mallorkako Palma	Palma
	Valentzia		Alcudia
	Sagunto		Mahón
Castellón	Burriana		Ciudadella
	Castellón	Eivissa / Formentera	Eivissa
	Vinarós		San Antonio Abad
Tarragona	Sant Carles de la Rápita		Formentera
	Tarragona	Tenerifeko Santa Cruz	Santa Cruz
Bartzelona	Vilanova y la Geltrú		Los Cristianos
	Bartzelona		Santa Cruz de la Palma
	Arenys de Mar		San Sebastián de la Gomera
Palamós	Blanes		El Hierro
	Palamós	Las Palmas	Las Palmas
	Roses		Arrecife
			Puerto del Rosario

ZEHAPEN PROZEDURA

Estatuko Portuei eta Merkataritza Nabigazioari buruzko azaroaren 24ko 27/1992 Legearen 114, 115 eta 116. artikuluetan urratzeen katalogoa ezartzen da, legeko testu beraren 120. artikulua ezar daitezkeen eranskineko zehapenak eta neurriak eta legeko testu beraren 121. artikulua ezar daitezkeen zehapen ez diren neurriak.

Zehatzeko ahalmenak egin behar duen bidearen prozedura, era orokorrean, Herri Administrazioen Araubide Juridikoari buruzko 39/92 Legean biltzen da, eta, era zehatzagoan, zehatzeko ahalmena aurrera eramateko prozeduraren Arautegia onetsi duen abuztuaren 4ko 1398/1993 Errege Dekretuan eta garraio alorreko zenbait administrazio prozedura Estatuko Portuei eta Merkataritza Nabigazioari buruzko azaroaren 24ko 27/1992 Legea egokitzen dituen abuztuaren 5eko 1772/1994 Errege Dekretuan biltzen dira.

Kirol nabigazioaren esparruan egiten diren urratzeei dagokienez, zehapen prozedurei hasiera ematen dizkieten gertakariak, orokorrean, oso ongi tasaturik dauden zergatien ondorio izaten dira. Horiek sei atal handitan daude banaturik:

- Matrikulazio falta.
- Titulazio falta ontziak erabili ahal izateko.
- Despatxu falta.
- Segurtasun alorreko urratzeak, gehien bat, segurtasun elementurik ez izatea ontzian, pirotekniaren iraungitze epea gainditurik egotea eta salaketa jaso duen ontzian baimendutako kopurua baino pertsona gehiago egotea.
- Nabigazio arauen urratzeak.
- Erantzukizun zibileko aseguru falta.

ITSAS KAPITANTZEN DIREKTORIOA

A CORUÑA

Dique Barrié de la Maza, s/n. 15001 A Coruña
Telf.: 981 22 04 55. Fax: 981 22 05 03

ALGECIRAS

Muelle Isla Verde, Recinto Portuario, s/n
11207 Algeciras (Kadiz)
Telf.: 956 60 23 32. Fax: 956 60 58 89

ALACANT

Muelle de Poniente, s/n. 03001 Alacant
Telf.: 965 92 37 70. Fax: 965 92 37 28

ALMERÍA

Muelle de Levante, s/n. 04071 Almería
Telf.: 950 27 12 48. Fax: 950 24 44 94

AVILÉS

Avda. de la Industria, 100. 33400 Avilés (Asturias)
Telf.: 985 52 58 64. Fax: 985 52 08 60

BARTZELONA

Ctra. de Circunvalación Tramo VI. Recinto Portuario
08040 Bartzelona
Telf.: 93 223 42 75. Fax: 93 223 46 12

BILBO

Ibáñez de Bilbo, 24. 48009 Bilbo
Telf.: 94 424 14 16. Fax: 94 424 80 57

BURELA

Plaza de la Mariña, 13. 27880 Burela (Lugo)
Telf.: 982 57 51 53. Fax: 982 58 61 10

KADIZ

Muelle Alfonso XIII, s/n. 11006 Kadiz
Telf.: 956 22 27 60. Fax: 956 22 82 88

CARTAGENA

Pez Espada, 1. 30201 Cartagena (Murcia)
Telf.: 968 52 19 16. Fax: 968 50 03 79

CASTELLÓN

Avda. Interior, s/n. Puerto de Castellón
12100 Grao (Castellón)
Telf.: 964 73 73 00. Fax: 964 28 00 24

CEUTA

Muelle España, s/n. Estación Marítima. Puerto
51001 Ceuta
Telf.: 856 20 50 17. Fax: 956 50 46 30

EIVISSA/FORMENTERA

Acceso Muelle Norte, s/n. 07800 Ibiza (Baleares)
Telf.: 971 19 20 59. Fax: 971 31 75 59

FERROL

Muelle Comercial, s/n. 15401 Ferrol (A Coruña)
Telf.: 981 36 40 55. Fax: 981 35 32 56

GIJÓN

Puerto de El Musel, s/n. 33290 Gijón (Asturias)
Telf.: 985 30 00 85. Fax: 985 30 08 54

HUELVA

Sanlúcar de Barrameda, 9. 21071 Huelva
Telf.: 959 54 17 00. Fax: 959 28 15 27

LAS PALMAS

Edificio de la Autoridad Portuaria
Explanada de Tomás Quevedo, s/n. 1ª Planta
Muelle de Rivera
35008 Las Palmas de Gran Canaria
Telf.: 928 46 82 89. Fax: 928 46 82 69

MÁLAGA

Pza. Poeta Alfonso Canales, 2. 29071 Málaga
Telf.: 952 60 14 78. Fax: 952 21 55 19

MELILLA

Muelle Ribera, s/n. Edificio CCS. 2ª Planta
52071 Melilla
Telf.: 952 68 07 16. Fax: 952 68 04 16

MOTRIL

Muelle de Poniente, s/n. 18613 Motril (Granada)
Telf.: 958 60 10 87. Fax: 958 83 34 48

PALAMÓS

Zona del Puerto, s/n. 17230 Palamós (Girona)
Telf.: 972 31 40 70. Fax: 972 60 16 86

MALLORKAKO PALMA

Muelle Viejo, 1. 07071 Mallorkako Palma
Telf.: 971 71 13 71. Fax: 971 71 13 72

PASAIA

Zona Portuaria
20110 Pasaia (Guipúzcoa)
Telf.: 94 335 26 16. Fax: 94 335 33 07

TENERIFEKO SANTA CRUZ

Vía de Servicio Paso Alto, 4
38071 Tenerife Santa Cruz
Telf.: 922 59 73 64. Fax: 922 59 62 25

SANTANDER

Carlos Haya, 23. 39009 Santander
Telf.: 942 36 14 64. Fax: 942 36 09 22

SEVILLA

Avda. Guadalhorce, s/n (Glorieta). 41012 Sevilla
Telf.: 954 29 82 71. Fax: 954 61 56 48

TARRAGONA

Arranque Rompeolas, s/n. 43071 Tarragona
Telf.: 977 24 09 55. Fax: 977 22 50 06

VALENTZIA

Acceso Sur. Puerto Valencia, s/n. 46024 Valentzia
Telf.: 96 367 86 77. Fax: 96 367 55 52

VIGO

Muelle Trasatlánticos.
Edificio Estación Marítima, s/n,
Ala sur, 1ª Planta. 36201 Vigo (Pontevedra)
Telf.: 986 43 28 66. Fax: 986 43 56 83

VILAGARCÍA DE AROUSA

Rua Vía de Enlace, 26
36600 Vilagarcía de Arousa (Pontevedra)
Telf.: 986 56 53 14. Fax: 986 56 58 94

ITSASOKO SALBAMENDU ETA SEGURTASUNERAKO ELKARTEA

Itsasoko Salbamendu eta Segurtasunerako Elkartea (Itsas Salbamendua), Estatuko Portuei eta Merkataritza Nabigazioari buruzko azaroaren 24ko 27/1992 Legearen bitartez sortutako Enpresa Erakunde Publikoa da. Horrela, 1993an hasi zen lanean, Administrazioaren tresna gisa, itsasoko bilaketa, erreskate eta salbamendu zerbitzuak eskaintzeko, kutsadura prebenitzeko eta haren aurka borroka egiteko, itsasontziak atzian eramateko, etab., bai eta aurreko guztien osagarri izan daitezkeen zerbitzu guztiak eskaintzeko ere.

Itsas Salbamendua finkatu egin da zerbitzu horiek nazio mailan koordinatzeko erakunde gisa, eta, ondorioz, itsasoan gertatutako larrialdi batean erabil daitezkeen baliabide publiko guztiez hornitu da.

BALIABIDEAK

Itsas Salbamendua, beste ezer baino lehen, profesional taldea da, eta itsasgizonak direnez, oso ongi ezagutzen dituzte itsasoaren arriskuak eta bere segurtasuna zaintzen dagoen elkarte batek nabigatzaileari ematen dion segurtasuna. Helburua bete ahal izateko, Elkarreak honako baliabide hauek ditu:

- Zentro Koordinatzaileak. Itsas Salbamenduak, Salbamendu Koordinazio Zentro Nazional 1 dauka (CNCS) Madrilan eta 20 Salbamendu Koordinazio Zentro (CCS) kostalde guztian zehar banatuak. Hauen kokapena mugatzeko kostaldeko estaldura beharrak eduki dira kontutan eta baita espainiar itsas SAR eremua ere. Itsas Segurtasun eta Sorospen Mundu Sistemak (SMSSM) gehituriko larrialdietako komunikazio sistemen bitartez – irrati ekipamenduak, irrati-balizak, etab. – eta larrialdietarako telefonoaren bitartez 900 202 202 Itsas Salbamenduarekin harremanetan jar daiteke edonor eguneko 24 orduetan zehar, urteko egun guztietan.

Itsas Salbamenduko ontzidiak ondorengo ontziak dauzka: balio anitzeko 4 ontzi, 11 salbamendu ontzi, 3 salbamendu patruila, interbentzio bizkorreko 55 ontzi eta 39 ontzi txiki.

Ontzi guztiek, itsas larrialdiekin erlazionaturiko misioak aurrera eramateko egiten dute lan. Itsas unitateek bestelako laguntza jasotzen dute SAREko 10 helikoptero eta jagoletzako 4 hegazkinen bidez.

- Balio anitzeko ontziak eta salbamendukoak.
- “Guardamar” SAR patruilak, 30 m-ko luzerakoak.
- Parte hartze azkarreko salbamendu ontziak, 21 metroko luzerakoak.
- 15 metroko luzerako salbamendu ontziak.
- Kutsaduraren aurkako unitate txikiagoak.
- Salbamendurako helikopteroak.
- Hegal finkodun hegazkinak.
- Kutsaduraren aurka borrokatzeko oinarri estrategikoak.
- Urpeko oinarriak.

KOORDINAZIOA

Koordinazio printzipioa kontuan izanik, lankidetzarako hitzarmenen bitartez, beste erakunde eta elkarte batzuen baliabideak ere erabiltzen ditu. Honako hauenak, besteak beste:

- Espainiako Itsas Armada.
- Aire Armadako SAR Zerbitzua.
- Aduanetako Zainketa Zerbitzua.
- Guardia Zibilaren Itsas Zerbitzua.
- Autonomia Erkidegoak.
- Telefonikaren Itsas Zerbitzua.
- Espainiako Gurutze Gorria.

BALIABIDE HORIEK MARTXAN JARTZEKO MODUA

A. Pertsona batek, lehorretik, zailtasunak dituen ontzi bat edo pertsona bat ikusten du (besoak mugitzen ari direlako, bengalak, kea edo sua ikusten duelako, etab.):

Horrelakorik gertatzen bada, larrialdietarako doako telefono zenbakira deitu behar du: **900 202 202**.

Halaber, Ertzaintzaren, Guardia Zibilaren, Gurutze Gorriaren, Udaltzaingoaren edo Babes Zibilaren bitartez ere dei dezake, Larrialdietarako 112 Telefono zenbakiaren bitartez.

Kasu guztietan ere oso garrantzitsua da telefono zenbaki bat uztea, egin daitezkeen kontsultetarako edo datuak zabaldu ahal izateko.

B. Ontziaren barruan arazoak dituzten pertsonak:

Erabili beharreko irati-telefonozko prozedurari eskainitako atalean azalduko du bezala, VHF-ko 16. kanalaren edo 2.182 kHz-en bitartez edo, dei selektibo digitalean 2.187,5 kHz eta VHF-ko 70. kanala erabiliz egin daiteke, norberaren egoeraren berri emanez. Berehala emango zaio erantzuna, eta jarraitu beharreko prozesua adieraziko zaio, bai Koordinazio Zentroetatik bai eta Telefonikaren Itsas Zerbitzuaren Kostaldeko Estazioen bitartez.

LANA ERRAZTEKO MODUA

Lana asko erraz dezaketen zenbait arau eta ekintza daude:

- Alarma hotsa ematea ontzian segurtasun bermez egoteko zailtasunak daudela ikusten denean edo epe laburrean gauzak ez direla hobetuko uste denean.
- Norberaren kokagune zehatza eta arrisku egoera zehatz-mehatz jakiten saiatzea eta Salbamendu Zentroari jakinaraztea.
- Erreskate taldeenganako konfiantza izatea.
- Zalantzarik ez izatea: hobe da larrialdi operazioa martxan jartzea eta ondoren beharrezkoa ez izatea, beranduegi denean jakinaraztea baino.
- Gugan eragina duten korronteei erreparatzea eta beti ere kostaldearekiko orientaturik egoten saiatzea.
- Zentroari jakinaraztea zein baldintza meteorologiko dauden gure inguruan.
- Bizi ditugun baldintzetan gerta daitekeen edozein aldaketa jakinaraztea: ur gehiago sartzen bada, bengalarik jaurti badugu, yatea txalupan utzi behar dugun, etab. eta, jakina, bai eta larrialdia bertan behera uzten den edo berez konpontzen den.

IRRATIAREN ERABILERA EGOKIA AISIALDIKO ONTZIETAN

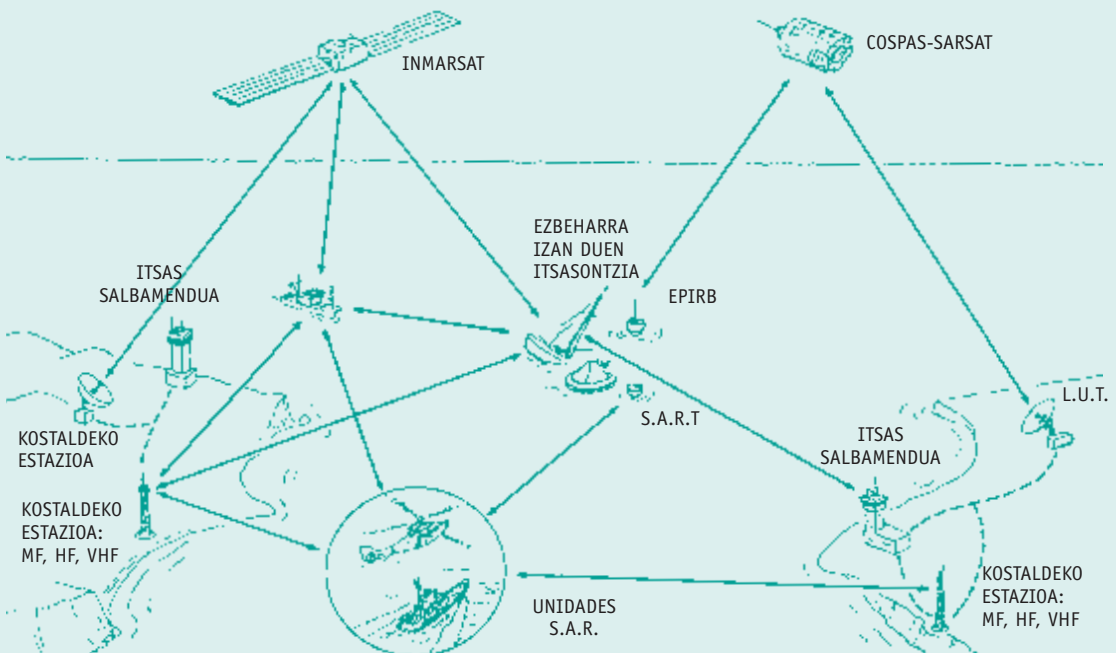
AISIALDIKO ONTZIETAN IRRATIA ERABILTZEKO GIDALIBURUA

Ontziaren luzera dena delakoa izanda ere, argitalpen honetan Sorospen eta Segurtasuneko Mundu Zabaleko Sistemako (GMDSS) irrati bidezko komunikazioei buruzko informazio erabilgarria eskainiko dizuegu.

ZER DA GMDSS?

GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System – Itsasoko Sorospen eta Segurtasuneko Sistema Globala) deritzon irrati bidezko komunikazioen sistema berria oso fidagarria da **ontzitik lurrerako** alertetan. Sistema honi esker, Itsasoko Salbamendurako Koordinazio Zentroak (CCS) zuzenean, zein Kostaldeko Irrati Estazioen (CCR-en) bidez, arriskuan dauden ontziek igorritako larrialdiko deiak jaso eta kasuan kasuko salbamenduko jardura egokienak ahalik eta azkarren koordina daitezke.

Fidagarritasun handi hori lortzeko, sistema honek, Dei Selektibo Digitala (DSD) edota INMARSAT sistema erabiliz, alerta-seinaleak igortzeko eta jasotzeko baliabide automatiko berriak eransten dizkie irrati bidezko sistema tradizionalei.



1. irudia.- GMDSS-aren funtzionamendua

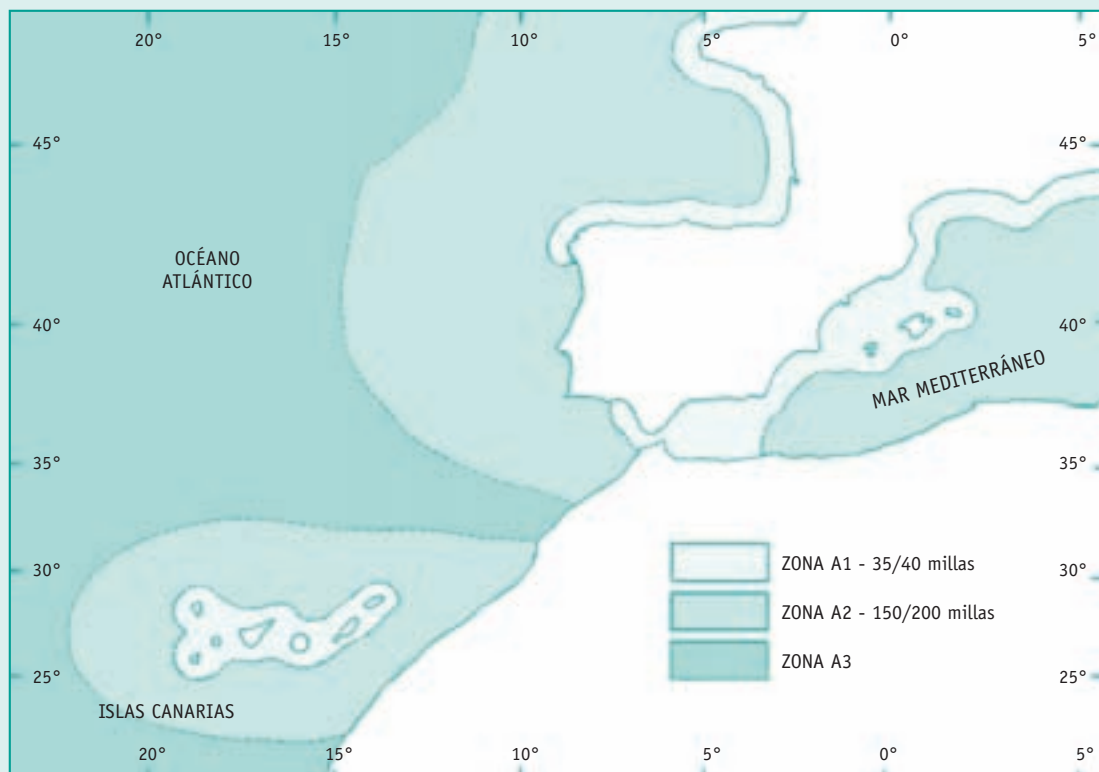
Horrez gain, sistema honek sorospen-komunikazioak hobetu eta honako baliabide hauek eskaintzen ditu:

- **Ontzitik ontzirako** alerta-baliabideak, itsasoko salbamenduko sistema tradizionalaren antzera.
 - Itsasoko Segurtasuneko larrialdiko Informazioa (MSI) daukaten mezu idatziak, itsasoan dabilzanentzako oharrak, informazio meteorologikoa. etab. (NAVTEX sistema).
 - Larrialdiko seinale automatikoak igortzeko eta kokatzeko baliabideak. Istripua izan den posizioa ematen dute, ontzia hondoratu denean ere bai (Irrati-balizak eta Radar bidezko erantzungailuak).
1. irudian, GMDSS-aren oinarritzko funtzionamendua eta erabili ohi diren komunikabideak ikus daitezke.

GMDSS-AK HARTZEN DITUEN NABIGAZIO-EREMUAK

SMSSM-an 4 estaldura erradioelektriko daude munduko itsas zona guztiak betetzeko, hauek estalduraren mailaren arabera sailkatzen direlarik.

- **A1 eremua:** dei selektibo digitaleko alarma-sistema duen kostaldeko estazioaren VHF estaldura-esparruaren barruan sartzen den eremua (35-40 milia, gutxi gorabehera).



- **A2 eremua:** dei selektibo digitaleko alarma-sistema duen kostaldeko estazioaren MF estaldura-esparruaren barruan sartzen den eremua (150-200 milia, gutxi gorabehera).
- **A3 eremua:** INMARTSAT sistemako satellite geoestazionarioaren estaldura-esparruaren barruan dagoen eremua (70° N eta 70° S mugen barruan, gutxi gorabehera).
- **A4 eremua:** aipatutako baliabideek estaltzen ez dituzten eskualde polarrak dira.

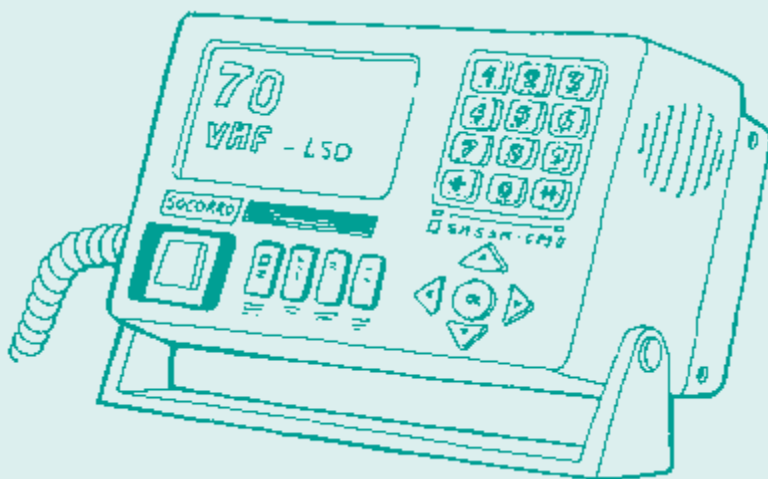
NOLA FUNTZIONATZEN DU GMDSS-AK?

KOMUNIKAZIO DIGITALAK: ENTZUTE AUTOMATIKOA ITSASOAN

Dei Selektibo Digitala (DSD) duten irrati-ekipoek honako elementu hauek daukate: deiak igortzeko igorgailua eta 156,525 MHz (VHF-ko 70 kanalean) eta uhin ertaineko 2187,5 kHz (MW edo FM) maiztasun erreserbatuetan entzute automatikoa egiten duen hargailua. Igorgailuak **“sorospen-botoia”** du.

Ekipo hartzaileak sorospeneko, larrialdiko edo segurtasuneko alerta-seinalea edo ontzi guztientzako deia hartzen duenean, ontzian alarma aktibatzen da.

Irrati-ekipoak automatikoki adieraziko du zein kanal erabili behar den, honako komunikazio hauek lortzeko, besteak beste: VHF-ko 16 kanala, sorospen-kasu baterako, edoa 72 kanala, ontzitik ontzira komunikazioa bada.



DSD-dun VHF-ko ekipoa

SOROSPENEO, LARRIALDIKO ETA SEGURTASUNEO AHOZKO KOMUNIKAZIOAK

Ondoren azaltzen ditugun prozedurak eta arauak nahitaezkoak dira Itsas Zerbitzu Mugikorrean eta estazioen arteko mezu-trukaketa bideratzea eta arrisku-mezua eraginkorki hartzea bideratzea dute helburu.

Sorospen deiak egiteko eta sorospen-trafikoan erabili ohi diren irrati-telefoniako maiztasunak 156,8 MHz (VHF-ko 16 kanala) eta 2.182 kHz uhin ertainean.

Komunikazioen iraupena, aipatutako maiztasunetan, kontaktua ezartzeko behar den minimoa izango da eta zein kanaletan lan egingo den zehaztuko da, eta inoiz ez du minutu bateko iraupena gaindituko, arrisku-egoeretan izan ezin, zeren egoera horretan ez baitago mugarik.

Debekatuta daude, sorospeneko, larrialdiko edo segurtasuneko komunikazioetan interferentziak sor ditzaketen igorpenak egitea, eta batez ere:

- Ezertarako balio ez duten transmisioak egitea.
- Seinale faltsuak edota engainagarriak igortzea.
- Funtsik gabeko seinaleak eta korrespondentzia igortzea.
- Identifikatu gabeko seinaleak igortzea.

Sorospeneko mezuak hiru mailatan sailkatzen dira, egoeraren larritasunaren arabera:

SOROSPENEOA: irrati-telefonian, **MAYDAY** hitza erabili ohi da hiru aldiz eta honelaxe ahoskatuta: “MEDÉ”. Seinale horren bidez, ontziarentzat edo pertsonarentzat arrisku larria edo gertua egon daitekeela adierazten da.

Kosta-Irrati Estazioak eta Itsas Salbamenduko Koordinazio Zentroak sorospen frekuentzien entzuketa egiten dute eguneko 24 ordutan zehar urteko egun guztietan.

- Arriskuren bat sortuz gero, ontzuak, lehenbizi, DSD alerta-seinalea igorri behar du. Seinale hori kostaldeko estazioetan eta deia igortzen duen estazioaren irismenaren barruan dauden ontzietan hartuko dute. Gero, ontziak MAYDAY seinalea bidal dezan gomendatzen da, sorospeneko maiztasun irrati-telefonikoen bidez.
- Seinale hori berehalako laguntza behar denean baino ez da erabili behar.
- Seinaleok igortzeko uhin ertaineko 2.182 kHz-ko maiztasuna eta/edo VHF-ko 16 kanala.
- Astiro hitz egin behar da, letrak eta zenbakiak, banan-banan argi ahoskatuz.
- Hizkuntza aldetik arazorik izanez gero, Nazioarteko Alfabeto Fonetikoa erabili behar da. Alfabeto hori gidaliburu honetako 49 orrialdean daukazu.

Sorospeneko mezuak, gutxienez, mezua igortzen duen estazioaren identifikazioa, posizioa (koordinatuak eta zehaztuz edo puntu ezagun batekiko atzerapenaren edo distantziaren arabera) eta sorospeneko deia-aren arrazoia.

Arau orokor gisa, DSD bidez igorritako sorospeneko alerta eta sorospeneko deia honelaxe igortzen dira:

- 1.- **Igorgailua DSDko kanalarekin sintonizatzen da banda egokian** (arau orokor gisa hori ez da beharrezkoa, zeren ekipoak alde zuzenetik maiztasun horretan sintonizatuta baitaude eta sorospeneko botoia, hau da, ekipoan kolore gorria duen botoia, sakatu besterik ez da egin behar).
- 2.- **Mezuan, arriskua nolakoa den** (ekipoan programatutako adierazleen arabera) **eta komunikazio mota** (normalean, irrati-telefonikoa) **adierazi behar da.**
- 3.- **Sorospeneko botoia sakatu eta sorospeneko alerta igortzen da DSD-an.**
- 4.- **Ekipoak prestatu behar dira, irrati-telefoniako igorgailua eta hargailua sorospen-trafikoko kanalarekin banda berean sintonizatuz, eta kostaldeko estazioaren erantzuna jaso izanaren adierazpena hartzeko prestatu behar da** (Ia ekipo guztiek automatikoki egin ohi dute funtzio hori).
- 5.- **Astia izanez gero, sorospeneko deia sorospeneko maiztasun irrati-telefonikoan igorri behar da (VHFko 16 kanala edo uhin ertaineko/MWko 2182 kHz). Deia honelaxe egin behar da:**
 - **MAYDAY** (hiru aldiz igorri behar da).
 - **HEMEN** (edo DE, DELTA ECHO kodeko hitzak erabiliz).
 - **arriskuan dagoen estazio mugikorra identifikatu** (hiru aldiz igorri behar da).
 - **MAYDAY** (behin).
 - **arriskuan dagoen estazio mugikorra identifikatu** (behin).
 - **Honako posizio honetan nago** (koordinatu geografikoen bidez edo puntu ezagun batekiko atzerapenaren edo distantziaren bidez).
 - **Laguntza behar dut berehala** (Arriskua nolakoa den azaldu).

Horiez gain, aisialdiko ontziak erabiltzen dituztenek ezagutu behar dituzten sorospenarekin zerikusia duten beste laburdura batzuk ere badaude:

- **SILENCE MAYDAY:** arriskuan dagoen ontziak edo sorospen trafikoa zuzentzen duen ontziak, maiztasun horretan transmititzen ari diren ontzi guztiei isilik egon daitezen agintzeko erabili dezakeen seinalea da.
- **SILENCE SOCORRO:** arriskuan ez dagoen ontziak, maiztasun horretan transmititzen ari diren ontzi guztiei isilik egon daitezen agintzeko botoia.
- **SILENCE FINI:** isilunearen amaiera adierazten duen seinalea da.

- **PRUDENCE:** mugatuta bada ere, trafikoa berriz ere abiatzeko erabili ohi da.
- **MAYDAY RELÉ:** seinale hau, normalean, kostaldeko estazioak erabili ohi du, ontziren batetik jasotako sorospen deia igortzeko. Seinalerik igorri ezin duen beste ontzi bat arriskuan dagoela jakin duen ontziak edota laguntza behar duela jakinda, berak sorospenik eman ezin dion edo jaso izanaren adierazpenik entzun ez duen ontziak ere erabil dezake.

LARRIALDIA: “PAN PAN”, seinalea, hiru aldiz errepikatuta, arrisku larrikeria edo gerturik ez egon arren, ontziaren edo pertsonen segurtasunaz zerikusia duten premiazko mezuak igortzeko erabili ohi da.

Komunikazio horiek lehenetsia dute, gainerako komunikazioekiko, sorospenekoak salbu.

SEGURTASUNA: “SECURITÉ” seinalea, hiru aldiz errepikatuta, nabigazioaren segurtasunarekin zerikusia duten mezuak edo ohar meteorologikoak igortzeko erabili ohi da.

Seinaleok egoki erabili behar dira, hau da, eskatzen dugun laguntzak behar dugunarekin bat etorri behar du. Adibidez, itsas trafiko handiko lekuan gaudela, motorrean matxura sortzen bada, eta laguntza egokia jaso nahi badugu, “larrialdiko” mezua igorri behar dugu eta ez “sorospenekoa”.

ESKUKO TELEFONOAK: “AZKEN BALIABIDEA”

Eskuko telefonoen garapen azkarraren ondorioz, nahi ez diren eraginak sortu dira, zeren aisialdiko ontzien erabiltzaile askok, eskuko telefonoa erabiltzen baitute segurtasun-ekipo gisa. Nazioarteko Itsas Erakundeak (OMI-ak), ordea, segurtasuneko itsas komunikazioak maiztasun-banda egokietan erabiltzea eskatzen du zenbait arrazoiengatik. Arrazoiok honako hauek dira:

- Itsasoan gizakien bizitzaren segurtasunerako nazioarteko hitzarmenaren (SOLAS) arabera, irrati-komunikabideetarako nazioarteko sarea ezarri da, berariaz, itsasoko sorospen eta segurtasunerako erabiltzeko. Sareak denentzat baliagarriak diren VHF eta MWko bandetako maiztasunak erabili ohi ditu eta kostaldeko eta itsasoko estazio guztiek zaintzen dute. Sistema, larrialdietan Salbamenduko Koordinazio Zentroekin zuzenean komunikatzeko eta inguruko ontziei informazioa igortzeko asmatuta dago.
- Eskuko telefonoaren bidez **EZIN DA KONEKTATU** segurtasuneko irrati-komunikabideko sarearekin. Larrialdia izanez gero, ontziren bat hurbil eta laguntza emateko moduan egon daiteke, eta sorospeneko deia eskuko telefonoaren bidez eginez gero, hurbileko ontzi horrek **EZ DU** egoeraren berri izango. Eskuko telefonoen bidezko ontzi batetik besterako deia egiteko, arazoak dituen ontziak, nahitaez, beste ontziaren telefono-zenbakia jakin behar du.
- Eskuko telefonia-sistemak lurrean erabiltzeko diseinatuta daude eta, ondorioz, itsasoan, estaldura-eremua oso mugatua da.

- Eskuko telefonoz egindako sorospeneke deia eginez gero, **EZIN DA** irrati bidez azkar lokalizatu eta, ondorioz, bilatzeko eta erreskatatzeko denborak asko luzatzen dira.

Gogoratu: eskuko telefonoa ezin da sorospeneke eta segurtasuneko irrati-komunikabideko ekipoen ordezkari erabili.

Itsasoko Salbamenduko Koordinazio Zentroak larrialdietarako telefono-zenbakia du **(900 202 202)**, edonork, lehorretik, itsasoan gertatzen den arrisku-egoeraren berri eman ahal izateko (bengalaren bat ikusi dela esateko, aisialdiko ontziaren erabiltzaileen berririk ez duten senideek erabiltzeko, etab.).

ZEIN DIRA GMDSS-AREN EKIPOAK ETA ZERTARAKO BALIO DUTE?

Jarraian, GMDSS-aosatzen duten eta aisialdiko ontzuetan instala daitezkeen ekipak ikusiko ditugu.

Eskuko VHF-a: distantzia laburretako ahozko komunikazioak egiteko erabili ohi da. Eskuko VHFko ekipak hermetikoak (walkie-talkieen antzekoak) prezintatutako bateria dute eta larrialdietan baino ez dira erabiltzen. Ontzian edo salbamendu-baltsetan era erabil daitezke eta oso garrantzitsuak dira itsas aireko unitateei erreskatea errazteko.

Irrati-telefonía eta DSDa dituen VHF-a: automatikoki eta eskuz igortzeko eta hartzeko erabili ohi den komunikazio-ekipoa. Ekipo honen irismena, gutxi gorabehera, 35-40 miliakoa da.

Irrati-telefonía eta DSDa dituen MWa: automatikoki eta eskuz igortzeko eta hartzeko erabili ohi den komunikazio-ekipoa. Ekipo honen irismena, gutxi gorabehera, 150-200 miliakoa da.

Irrati-telefonía eta DSDa dituen MF/HF-a: automatikoki eta eskuz igortzeko eta hartzeko erabili ohi den komunikazio-ekipoa. Komunikazio-ekipo honek mundu osoko estaldura du, baina irrati-uhinen hedapenaren arabera.

RADAR bidezko erantzugailua (SART). Pertsonak (normalean, baltsan dauden pertsonak) aurkitzeko erabiltzen den ekipoa. RADAR bidezko seinaleari erantzuten dio eta salbamendu-baltsaren posizioa ematen du. Seinaleak ezaugarri bereziak ditu eta argi markatuta agertzen da erreskate-unitateko RADAR pantailan.

NAVTEX hargailua: Itsas Segurtasuneko Informazioa (MSI) eta informazio meteorologikoa hartzeko ekipoa.

Hargailu automatiko txikia eta merkea da. Pantaila edo paper termikoko inprimagailua dauka, eta kostaldeko eremuetan (400 miliaraino) automatikoki jaso ohi ditu Itsas Segurtasuneko Informazioarekin zerikusia duten mezu idatziak, ontzietan dabilzanezi igorritako mezuak, informazio meteorologikoa, bilaketa eta salbamenduko eragiketak eta eremuko nabigazioari dagokion gainerako informazioa.

INMARSAT: datuak, faxa, ahotsa eta telexak transmititzeko satellite-sarea erabiltzen duen komunikazio-ekipoa da. Larrialdietarako botoia du, sorospeneko deiak automatikoki egiteko. Itsas Segurtasuneko Informazioari (MSI-ari) dagozkion mezuen zerbitzua, eta inguruko eremuko itsasontzietan dabiltzanentzako oharrak eta informazio meteorologikoa ere ematen ditu. NAVTEXaren antzekoa da, baina alturako ontzietan eta NAVTEXa iristen ez den lekuetan erabil daiteke.

COSPAS-SARSAT irrati-baliza: COSPAS-SARSAT satelliteen bidez lokalizatzeko ekipoa. Ekipo hau oso garrantzitsua denez, jarraian informazio osagarria emango dugu.

ZER DA IRRATI-BALIZA ETA NOLA FUNTZIONATZEN DU?

Ezbeharrak satellite bidez lokalizatzeko irrati-balizak (RLSak) 406,025 MHz eta 406,028 MHz maiztasunetan funtzionatzen du eta buia txiki baten forma duen igorgailua da. Eskuz edo automatikoki abiaraz daiteke, ontzia hondora joaten denean. Abiatu ondoren, sorospeneko deia igortzen du satellite bidez, ezbeharra izan duen ontzia identifikatzeko berariazko datuak emanaz. Irrati-baliza zehatz-mehatz aurki daiteke, COSPAS-SARSAT satellite-sistemaren bidez. Satellite horiek lehorreko Lokalizatzeko Estazioetara (Espainian Maspalomaseko Estazio Espazialera) bidaltzen dute jasotako informazioa eta, handik, berehala, Itsas Salbamenduko Koordinazio Zentroetara bidaltzen da. Horrela, ontzia, baltsa edo pertsona azkar lokalizatzen da.



Irratibalizak (EPIRB)



Radar-erantzungailua (SART)

Halaber, satellite bidez posizioa emateko sistema daukaten irrati-balizak ere badaude. Irrati-baliza horiek, GPS integratua dutenez, abiatzen direnean, ezbeharra izan den posizioari buruzko informazioa ere igortzen dute.

Irrati-balizek honako oinarritzko ezaugarri teknikoak izan behar dituzte:

- Sorospeneko alerta 406 Mhz-eko bandan igortzeko ahalmena izan behar du.
- Ontzian, erraz erabili ahal izateko moduko lekuan egon behar du instalatuta.
- Eskuz askatzeko eta pertsona batek biziraupeneko ontzira eramateko prest egon behar du.
- Ontzia hondoratzen bada, askatu eta ur-azalean mantendu eta bertan automatikoki abiatu ahal izan behar du.

IRRATI-BALIZA ERABILTZEKO GOMENDIOAK

- Gogoratu, larrialdietan lokalizatu ahal izateko funtsezko sistema dela; beraz, garrantzitsua da ontzian irrati-baliza edukitzea, nahitaezkoa ez bada ere.
- Mantenamendu egokia egin behar da, ekiporearen fabrikatzaileak emandako eskuliburuan azaltzen den informazioaren arabera.
- Irrati-balizak larrialdietan baino ezin dira erabili, zeren, bestela, beharrezkoak ez diren, oso garestiak diren eta batzuetan arriskutsuak izan daitezkeen salbamenduko baliabideak martxan jartzen dira.
- Irrati-balizak ez dira sorospen mezuentzako beste transmisio elementu batzuen ordezkariak (16 kanal eta 70 LSD kanala VHF_n, eta 2.182 kHz eta 2.187,5 kHz LSD uhin ertainean), baizik eta elementu osagarriak.
- Kontuan izan bateriaren eta askatze hidrostatikokoaren iraungipen-data. Iraungitzen diren elementuak dira eta aldatu egin behar izaten dira, hurrenez hurren, lau eta bi urtetik behin.
- Ez ahaztu, halaber, nahitaezkoa dela irrati-balizak egoki erregistratzea Merkataritza Itsasketako Zuzendaritza Nagusian, larrialdia izanez gero, erraz identifikatu ahal izateko. Zalantzarik baduzu, jo ezazu ekipoa saldu dizun enpresara edo edozein itsas konpainiatara.

Gogoratu, irrati-baliza erregistratu egin behar da! Horrela, salbamenduko agintaritzak erraz identifikatu ahal izango du eta, larrialdia izanez gero, zure ontziak laguntza egokia jaso ahal izango du.

AISIALDIKO ITSASONTZIA DUT, ZEIN EKIPO BEHAR DITUT?

Laster argitaratuko den “Espainiako itsasontzi zibiletan izaten diren itsasokoak irrati-komunikabideak arautzen dituen Araudiaren”, urriaren 16ko 1185/2006 Errege Dekretu bitartez argitaratua (BOE, 162 zenbakia, azaroaren batekoa), xedapenen arabera aisialdiko itsasontziek, itsasoan ibiltzeko baimena duten nabigazio-eremuaren arabera, honako ekipo hauek eduki behar dituzte:

NABIGAZIO-EREMUA	1	2	3	4	5	6	7
BAIMENDUTAKO DISTANTZIA (miliatan)	Mugagabea	60	25	12	5	2	Ur babestuak
Eskuko VHF	X	X (1)					
VHF finkoa LSDrekin	X	X	X	X	X (3)		
OM/HF edo INMARSAT	X	O					
NAVTEX	X	O					
Irrati-baliza (RLS)	X	X	X (2)	O	O		
Traspondedore radarra (SART)	X	O	O				
GPS	X	X	X	X	X (4)		

(X): Nahitaezko ekipoak. (O): Gomendatutako ekipoak.

- (1): SART bat onartzen da bere lekuan.
 (2): Aktibazioa automatikoa eta eskuzkoa izan ahalko da, edo baita eskuzkoa soilik ere.
 (3): VHF eramangarri bat onartzen da bere lekuan.
 (4): Beharrezkoa VHFf finkoa bada soilik.

Barku batean instalatzen diren irrati ekipamendu guztiak DGMM-arengatik onartuak egon behar dira. Horrela, indarrean dagoen araudiaren arabera gutxieneko funtzionamendu-arauak betetzen direla ziurtatzen da.
Exijitu beti instalatzaileari.

ZER DA ITSASONTZIKO ESTAZIOKO LIZENTZIA?

Itsasontziko Estazioko Lizentzia (IEL) deritzon dokumentuak estazioaren ezaugarriei buruzko datuak dauzka: **itsasontziaren izena, deiaren ezaugarria, MMSI, itsasontziaren jabea, baimendutako nabigazio-eremuak, instalatutako aparatuak, etab..** Dokumentu honek eskubidea ematen dio itsasontziari baimendutako banda eta maiztasunetako espektro irrati-elektroa erabiltzeko.

Indarrean dauden arauen arabera, itsasoan erabiltzeko irrati-komunikabideko igorgailua duten itsasontzi bakoitzak (eskuko VHF ekipoak dituztenak izan ezik) Itsasontziko Estazioko Lizentzia (IEL) eduki beharko du, nahitaez. Lizentzia hori Merkataritza Itsasketaren Zuzendaritza Nagusian eskatu behar da.

IELak balio mugagabea du aisialdiko itsasontzietan eta dokumentuak dauzkan datuak aldatzen direnean baino ez da berritu behar. IELA beti itsasontziaren barruan eduki behar da eta, ahal izanez gero, ikusteko moduko lekuan.

AISIALDIKO NABIGAZIO-EREMUAK

Nabigazio-eremuak, egin dezaketen nabigazio-motaren arabera zehazten dira (ikus 1185/2006 Errege Dekretua).

- 1. nabigazio-eremua:** nabigazio-eremu mugagabea.
- 2. nabigazio-eremua:** kostaldearen eta kostaldearekiko 60 miliarainoko lerro paraleloaren arteko eremuko nabigazioa.
- 3. nabigazio-eremua:** kostaldearen eta kostaldearekiko 25 miliarainoko lerro paraleloaren arteko eremuko nabigazioa.
- 4. nabigazio-eremua:** kostaldearen eta kostaldearekiko 12 miliarainoko lerro paraleloaren arteko eremuko nabigazioa.
- 5. nabigazio-eremua:** itsasontzia babeslekuren batetik edo hondartzaren batetik, gehienez, 5 milia urruntzen denean.
- 6. nabigazio-eremua:** itsasontzia babeslekuren batetik edo hondartzaren batetik, gehienez, 2 milia urruntzen denean.
- 7. nabigazio-eremua:** kostaldeko ur babestuetako, portuetako, kaletako, badia babestuetako eta ur babestu orotako nabigazioa.

KOSTALDEKO ESTAZIO NAZIONALEN SAREA

Espainiako kostaldean zehar Kostaldeko Estazioen sare zabala dago. Estaziook sorospeneke eta segurtasuneko zerbitzuak eta merkataritza-zerbitzuak ematen dituzte.

Kostaldeko Zerbitzu hauek ABERTIS TELECOM Itsas Zerbitzuaren bidez kudeatzen dira, Merkataritzako Ontzidiaren Zuzendaritza Nagusiarekin sinaturiko itsas segurtasun eta sorospen kudeaketa kontratu baten bitartez.

AHOLKU GARRANTZITSUAK

GOGORATU!

- Itsasoan zaudenean, izan beti biztuta komunikazioetarako ekipoa. Ekipoak entzute automatikoan egon behar du, dei selektibo digitaleko sorospeneko maiztasunetan eta itsasontziak behar izanez gero erabiltzeko prest egon behar du. Saiatu etengabeko entzutea mantentzen VHF-ko 16 kanalean ere.
- Adi egon eguraldiaren bilakaerari. Horretarako entzun buletin meteorologikoak Kostaldeko Estazioei eta Salbamenduko Zentroei dagozkien maiztasunetan. Navtex hargailua baduzu, zabiltzan itsas eremuko estazio egokiarekin sintonizatu.
- Itsasontzia edo itsasontzian dagoen pertsonaren bat berehalako arriskuan egonez gero, egin sorospeneko deia DSDa erabiliz eta irrati-baliza abiatu. Itsasontzia utzi behar baduzu, irrati-baliza hartu salbamendu-baltsara eraman, han utzi irrati-baliza ur azalean aske utzi eta irrati-baliza eusteko txikotarekin lotuta.
- Itsasontzia utzi behar baduzu eta RADAR bidezko erantzungailua baduzu, abiatu, hurbileko itsasontziren batek RADARaren bidez lokalizatu ahal izateko.
- Ez erabili irratia era desagokian, ez eta seinale faltsuak edo engainagarriak igortzeko. Gogoratu zeure edo itsasontziko beste pertsona batzuen bizitza salbatzeko erabil daitekeen ekipoa dela. Irrati-komunikabideen Araudiak hautsiz erabiliz gero, itsasoko segurtasuneko sistemaren bideragarritasuna hondatu egin daiteke.
- Nahi gabe, dei selektibo digitaleko sorospeneko seinalea igorritz gero, berehala gertatutakoaren berri eman kostaldeko estazioari edo Salbamenduko Zentroari, salbamenduko baliabideak alferrik irten ez daitezen. Irrati-baliza arrazoirik gabe abiatzen bada, itzali eta aipatutako eran jardun.

GLOSARIOA

CCR: Itsasoko Irrati-komunikabideen Zentroa. Espainian Telefonica-k kudeatzen du.

CCS: Itsas Salbamendua Koordinatzeko Zentroa. SASEMAR-el kudeatzen du.

Kostaldeko estazioa: itsas zerbitzu mugikorrek lehorreko estazioa. Espainian Telefonica-k kudeatzen du.

HF: High Frequency (3-30 MHz). Uhin dekametrikokoak (edo uhin laburra), eta, ondorioz, ezaugarri horiek dituen ekipoa.

MF: Medium Frequency (300-3000 kHz). Uhin hektometrikokoak (edo uhin ertaina), eta, ondorioz, ezaugarri horiek dituen ekipoa.

VHF: Very High Frequency (30-300 MHz). Uhin metrikokoak, eta, ondorioz, ezaugarri horiek dituen ekipoa.

INMARSAT: International MARitime SATellite organization. Erakunde pribatu honek Satellite Geoestazionarioen multzoa erabiltzen du eta GMDSS-aren esparruan merkataritza-zerbitzuak zein itsas segurtasuneko zerbitzuak emateko espazioaren segmentua eskaintzen du.

DSD: Dei Selektibo Digitala. Kode digitalak (eta ez ahotsa) erabili ohi dituen teknika, estazio batekin edo batzuekin kontaktuak ezartzeko.

MRCC: Maritime Rescue Coordination Centre: Itsas Salbamenduko lehen mailako Koordinazio Zentroa. Espainian, SASEMAR-ek kudeatzen du.

MRSC: Maritime Rescue Coordination Sub-Centre: Itsas Salbamenduko bigarren mailako Koordinazio Zentroa. Espainian, SASEMAR-ek kudeatzen du.

MSI: Maritime Safety Information. Itsas Segurtasunari buruzko Informazioa.

NAVTEX: NAVigational TEXt hitzen laburdura. Itsas segurtasunari eta buletin meteorologikoei buruzko mezuak igortzeko sistema. Zerbitzuok jasotzeko hargailua ere bai.

OMI: Nazioarteko Itsas Erakundea. Nazioarteko itsas segurtasuna hobetzeko neurriak egiten dituen erakundea.

RLS edo EPIRB: Ezbeharrak satellite bidez Lokalizatzeko Irrati-baliza. Emergency Position Indicating Radiobacon.

SART: Search And Rescue Radar Transponder: RADAR bidezko erantzungailua, salbamendu-ontzietarako.

IRRATI TELEFONIAKO JARDUNBIDEA	
LABURPENA	
AHOSKERA	Jasoko diren mezu guztiak Segurtasunari dagozkio, baldin eta aurretik ondoren azaltzen diren hitzen bat adierazten bada.
MAYDAY (medé) (arriskua)	Itsasontzi batek, aireontzi edo bestelako garraiobideren batek berehalako arrisku larria izango duela adierazten du eta laguntza berehala emateko eskatzen du.
PAN PAN (pan pan) (larrialdia)	Deia egin duen estazioak premiazko mezu bat duela transmititzeko adierazten du, itsasontziaren, aireontziaren edo bestelako garraiobideren baten segurtasunari buruz, edo pertsona baten segurtasunari buruz.
SECURITÉ (sequiurité) (segurtasuna)	Estazioak bidaliko duen mezua itsasontziaren segurtasunarekin lotutakoa dela edo ohar meteorologiko garrantzitsu bat dela adierazten du.
Horietako hitzen bat entzuten baduzu, jarri arreta berezia mezuaren testuan eta ohartarazi kapitainari edo zaintzako guardiari.	

1 TAULA					
Alfabeto fonetikoa eta zifren ahoskera					
(Argi eta zifrak transmititzean erabil daiteke)					
Hizkia	Hitza	Ahoskera	Hizkia	Hitza	Ahoskera
A	Alfa	<u>AL</u> FA	N	November	NO <u>VE</u> M BER
B	Bravo	<u>BRA</u> VO	O	Oscar	<u>OS</u> CAR
C	Charlie	<u>CHAR</u> LI	P	Papa	PA <u>PA</u>
D	Delta	<u>DEL</u> TA	Q	Quebec	QUE <u>BE</u> K
E	Echo	<u>E</u> CO	R	Romeo	<u>RO</u> ME O
F	Foxtrot	<u>FOX</u> TROT	S	Sierra	SI <u>E</u> RRA
G	Golf	GOLF	T	Tango	<u>TAN</u> GO
H	Hotel	HO <u>TEL</u>	U	Uniform	<u>U</u> NI FORM
I	India	<u>IN</u> DIA	V	Víctor	<u>VIC</u> TOR
J	Juliett	<u>YU</u> LI ET	W	Whiskey	<u>UIS</u> KI
K	Kilo	<u>KI</u> LO	X	X-ray	<u>EX</u> REY
L	Lima	<u>LI</u> MA	Y	Yankee	<u>IAN</u> KI
M	Mike	<u>MA</u> IK	Z	Zulú	<u>ZU</u> LU
Oharra: azentua daramaten silabak azpimarratuta daude					
Zenbakia	Hitza	Ahoskera	Zenbakia	Hitza	Ahoskera
0	Nadazero	NA-DA-SI-RO	6	Soxisix	SOK-SI-SIX
1	Unaone	U-NA-UAN	7	Setteseven	SE-TE-SEVEN
2	Bissotwo	BI-SO-TU	8	Oktoeight	OK-TO-EIT
3	Terrathree	TE-RA-TRI	9	Novenine	NO-VE-NAIN
4	Kartefour	KAR-TE-FOR	Koma dezimala	Decimala	DE-SI-MAL
5	Pantafive	PAN-TA-FAIF	Pantafive	Azken puntua	STOP
Oharra: entonazio bera eman behar zaio silaba bakoitzari					

2 TAULA
Kokagunearen zifratua Seinaleen Nazioarteko Kodearekin
1. Berandutza eta puntu baten distantzia. A hizkia (Alfa), eta ondoren hiru zifrako talde bat, benetako berandutza adieraziko duena, itsasontzia markatutako punturaino dagoena. R hizkia (Romeo), eta ondoren zifra bat edo gehiago, itsasoko milietako distantzia adierazten duena.
2. Latitudea eta luzera Latitudea. L hizkia (Lima), eta ondoren lau zifrako talde bat (bi zifra radueta­rako eta bi zifra minutueta­rako), eta N (November) iparraldeko latituderako, zein S (Sierra) hegoaldeko latituderako. Luzera. G Hizkia (Golf), eta ondoren bost zifrako talde bat (hiru zifra gradueta­rako, bi zifra minutueta­rako), eta E (Echo) ekialdeko latituderako, zein W (Whiskey) mendebaldeko latituderako.

3 TAULA		
Arriskuak Seinaleen Nazioarteko Kodearekin		
Seinalea	Hitzak	Seinaleen esanahia
AE	Alfa Echo	EchoItsasontzitik alde egin behar dut
BF	Bravo Foxtrot	Aireontzia nahitaez itsasoratu zen adierazitako egoeran eta laguntza behar du berehala
CB	Charlie Bravo	Berehala behar dut laguntza
CB6	Charlie Bravo Soxisix	Berehala behar dut laguntza. Sutea itsasontzian
DX	Delta X-ray	Hondoratzen ari naiz
HW	Hotel Whiskey	Abordatzea izan dut azalerako itsasontziarekin
Arriskuan dagoen itsasontzi bati erantzutea		
CP	Charlie Papa	Hari laguntzeko abiatu naiz
ED	Echo Delta	Haren arrisku deiak interpretatu egin dira
EL	Echo Lima	Errepikatu arriskuaren tokia
OHARRA: seinaleen zerrenda handiago bat Seinaleen Nazioarteko Kodean dago.		

ARRISKU SEINALEAK

(Abordatzak prebenitzeko nazioarteko arautegian preskribitutako seinaleak, 1972)

1. **Hurrengo seinaleok, elkarrekin edo banatuta erabilia edo erakutsita, arriskua eta laguntza adierazten dute:**
 - a) Kainoi baten tiroa edo bestelako detonatzailea, minutu bateko tartean errepikatuta, gutxi gorabehera.
 - b) Behe lainoaren seinaleen gailuak eragindako jarraikako edozein soinu.
 - c) Izar gorriak jaurtikitzen dituzten suziriak edo granadak, banan-banan eta tarte laburretan jaurtita.
 - d) Morse kodeko ...—... (SOS) taldeko seinaleen edozein sistemak emitituriko seinalea.
 - e) Irrati telefoniaz emitituriko seinalea, "Mayday" hitza.
 - f) Seinaleen nazioarteko kodearen NC arrisku seinalea.
 - g) Seinalea bandera karratu bat izango da, goian edo behean bola bat edo antzeko zerbait duena.
 - h) Sugarrak itsasontzian (mundruna, petrolio, etab. upel batek su hartzean sortzen direnak bezalakoak).
 - i) Jausgailua duen suziri bengala edo argi gorria aterako duen eskuko bengala.
 - j) Ke seinale bat laranja koloreko ke trinkoa eragingo duena.
 - k) Mugimendu motelak eta bat-batekoak, albo batera luzatutako besoak igota eta jaitsita.
 - l) Irrati telefoniako alarma seinalea. (Bi tonu txandaka transmitituak, 2.200 Hz eta 1.300 Hz-ko frekuentziarekin eta 30 segundo eta minutu bat bitarteko iraupenarekin).
2. **Debekatuta dago aurreko seinaleren bat erabiltzea edo erakustea, arriskua eta laguntza beharra adierazteko izan ezik, eta aurrekoekin nahasmena sor dezakeen edozein seinale erabiltzea.**
3. **Merkataritzako itsasontzi handiak bilatzeko eta salbatzeko eskuliburuaren atal egokia gogorarazten da, baita seinale hauek ere:**
 1. Lona laranja zati bat karratu beltz batekin eta zirkulu bat edo bestelako sinbolo egokiren bat (airetik, ikusteko modukoa).
 2. Ura koloreztatzen duen marka bat.

Gogoan izan Itsas Salbamenduko Zentroek, ALBERTIS TELECOM Itsas Zerbitzuko Kosta-Irrati Estazioek eta nabigazioan dauden itsasontziek sorospen frekuentzien eta kanal internazionalen entzuketak egiten dituztela (16 kanala eta 70 LSD kanala VHF_n, eta 2.182 kHz eta 2.187,5 kHz LSD Uhin Ertainean) eguneko 24 ordutan zehar urteko egun guztietan. VHF bat erabiltzen baduzu gainera, komunikazioa mantentzeaz gain, erradiogoniometro baten bidez kokatua izan ahalko zara.

ITSASOKO LARRIALDIEN ESTATISTIKAK

2009. URTEAN ITSASOKO LARRIALDIETAN PARTE HARTU IZANDAKO ITSASONTZIEN TIPOLOGIA	
Merkantziakoak	473 (13,5%)
Arrantzakoak	592 (17%)
Aisialdikoak	1.810 (51,7%)
Beste batzuk	623 (17,8%)
GUZTIRA	3.498

DUDAKO KANPAINAREN DATUAK AISIALDIKO ETA UR JARDUERETAKO ONTZIETAN (2009KO 6-1ETIK 9-30ERA)	
Aisialdiko ontzien larrialdiak	1.103
Aisialdiko ontzietan larrialdiak izan dituzten pertsonak	3.146
Trebes / gobernurik gabe	764
Baradak	77
Urezko bidea	28
Berri falta	45

EAISIALDIKO ONTZIEN LARRIALDIAK AUTONOMIA ERKIDEGOETAN 2009KO UDAN	
Euskadi	6,3 %
Kantabria	1,7 %
Asturias	3,0 %
Galizia	5,7 %
Andaluzia, Ceuta eta Melilla	16,0 %
Murtzia	1,8 %
Valentziako Erkidegoa	9,9 %
Katalunia	26,8 %
Balear Uharteak	21,6 %
Kanariak	5,5 %
Gunetik kanpo	1,7 %

Itsasoko Laguntzako Zentroak eta Unitateak Hedatzea 2010



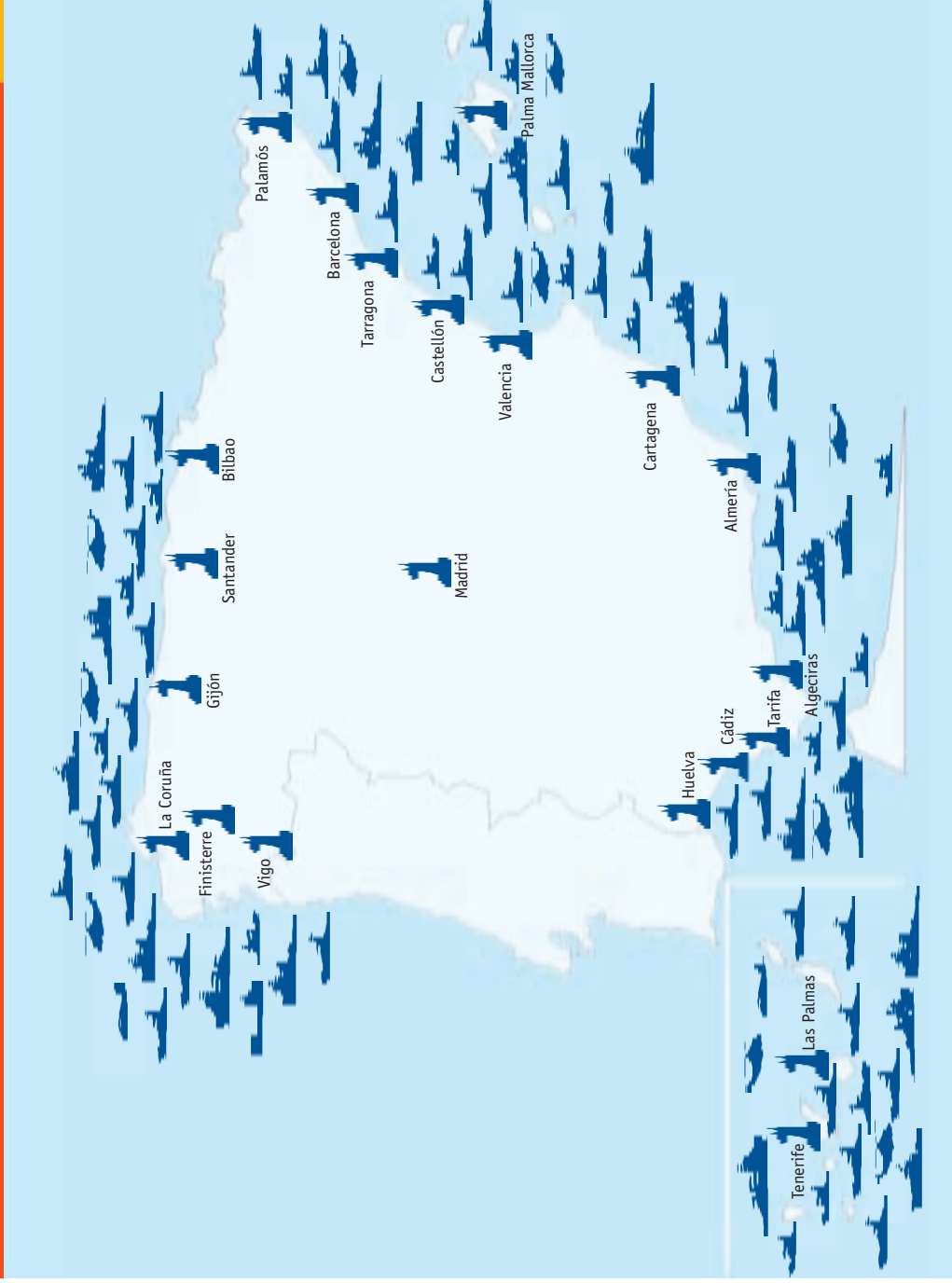
GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE
TRANSPORTES
SECRETARÍA
DE TRANSPORTES
DEL MAR
SECRETARÍA
DE FOMENTO
DEL MAR
PESQUERO



Salvamento Marítimo



21
ZENTRO
KOORDINATZAILAK

4
BALIO ANITZEKO
ONTZIAK

11
SALBAMENDUKO
ONTZIAK

1
BILTZAILE
ONTZIAK

4
SALBAMENDUKO
PATRUILAK

39
AZKAR ESKU
HARTZEKO ONTZIAK
(21 m)

16
AZKAR ESKU
HARTZEKO ONTZIAK
(15 m)

11
HELIKOPTEROAK

4
ZAINTZA-HEGAZKINAK