OCEANAVAL
ARQUITECTURA NAVAL ESPECIALIZADA

SURVEY Nº: VAL 2026_37_RV01

FECHA DE INSPECCIÓN: 08/07/2026 Y 13/07/2026

2º RECONOCMIENTO: 06/10/2026

VALORACIÓN TÉCNICA DE LA EMBARCACIÓN

"CHARISMA"



El ingeniero Naval

Ivo Matijasevic

Col. 3174

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

IDENTIFICACIÓN	MODELO	SPARKMAN STEPHENS PJ 114
	ASTILLERO	PALMER JOHNSON
	PAÍS Y AÑO DE CONSTRUCCIÓN	U.S.A. 1970
	MATERIAL	ALUMINIO
	Nº CASCO	ESIMPOOO33X070

DIMENSIONES & PROPULSIÓN	ESLORA DE CASCO	17,05 m
	MANGA	4,38 m
	PUNTAL	3,91 m
	PROPULSIÓN	EJE-HÉLICE - VELA
	FUEL	DIESEL
	Nº MOTORES	1
	MODELO DEL MOTOR	YANMAR 4JH4-HTE
	POTENCIA TOTAL	1 X 80 HP

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

Contenido

1- INTRODUCCIÓN 4

2- IDENTIFICACIÓN 5

3- INFORME DE INSPECCIÓN CHARISMA 7

4- VALORACIÓN DEL CHECK LIST. 14

4.1- INSPECCIÓN EN SECO 14

4.2- MEDICIÓN DE ESPESORES 30

4.3- INSPECCIÓN A FLOTE - SALA DE MÁQUINAS 31

4.4- PUESTA EN MARCHA DEL MOTOR 41

4.5- OTROS SISTEMAS AUXILIARES 45

4.6- EQUIPO ELECTRÓNICO Y DE RADIOCOMUNICACIONES. 53

4.7- EQUIPAMIENTO SALVAMENTO 56

4.8- MOBILIARIO Y TAPICERÍA 59

4.9- INSPECCIÓN VISUAL DE JARCIA Y ARBOLADURA. 62

5- CONCLUSIÓN 67

6- RESUMEN INTERVENCIONES CHARISMA 71

7- SEGUNDO RECONOCIMIENTO – COMPROBACIÓN DE INTERVENCIONES. 73

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

1- INTRODUCCIÓN

Solicitado por la FUNDACIÓ PRIVADA PER LA NAVEGACIÓ OCEÁNICA BARCELONA, actuando en calidad de armador y propietario, se realiza el reconocimiento técnico de la embarcación denominada «CHARISMA», correspondiente a un motovelero Palmer Johnson construido en aluminio, recabándose toda la información disponible y de interés para el alcance del presente informe.

El trabajo realizado se limita a la valoración general de la embarcación de la manera más objetiva posible, incluyendo el reconocimiento de la misma tanto en dique seco como a flote, con el objeto de inspeccionar los elementos necesarios y obligatorios a bordo, su estado estructural, equipo propulsor, sistemas auxiliares y mobiliario, así como realizar una supervisión de la arboladura desde cubierta.

Tras el reconocimiento, se procede a valorar la condición general de la embarcación con el fin de establecer un dictamen sobre su estado, que servirá como base para determinar las intervenciones necesarias de reparación y mantenimiento que permita disponer la embarcación en condiciones adecuadas de seguridad y navegabilidad para sus tripulantes.

Los reconocimientos realizados se han llevado a cabo tomando como referencia el *RD1434/1999*, de 10 de septiembre, por el que se establecen los reconocimientos e inspecciones de las embarcaciones de recreo para garantizar la seguridad de la vida humana en la mar, así como el *Real Decreto 339/2021*, de 18 de mayo, que regula el equipo de seguridad y de prevención de la contaminación de las embarcaciones de recreo. Dicha normativa se ha utilizado como base para la realización de las actuaciones previstas, incorporando asimismo las valoraciones y consideraciones técnicas que el abajo firmante ha estimado oportunas.

La embarcación ha sido inspeccionada en el puerto base de la Fundación de Navegación Oceánica de Barcelona, situado en el Moll de Llevant, Barcelona, España. Durante la inspección, la embarcación se encontraba en su amarre, en presencia del responsable de mantenimiento.

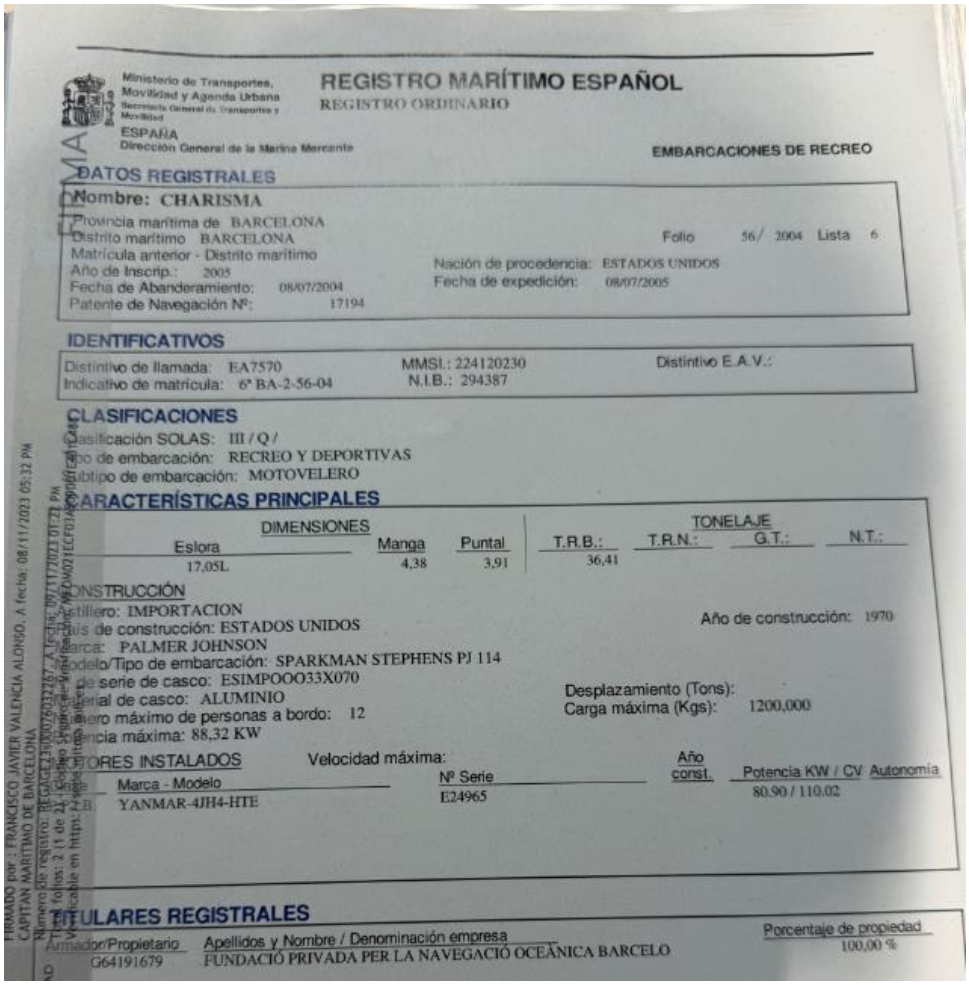
REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

2- IDENTIFICACIÓN

Para la verificación de la embarcación, se comprueba que el número de identificación del barco y su matrícula corresponde con el número establecido en la hoja de registro

También se comprueba que el número de serie del motor corresponde con el definido en la hoja de asiento.



Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
ESPAÑA
Dirección General de la Marina Mercante

REGISTRO MARÍTIMO ESPAÑOL
REGISTRO ORDINARIO

EMBARCACIONES DE RECREO

DATOS REGISTRALES

Nombre: CHARISMA
Provincia marítima de BARCELONA
Distrito marítimo BARCELONA
Matrícula anterior - Distrito marítimo
Año de Inscrip.: 2005
Fecha de Abanderamiento: 08/07/2004
Patente de Navegación Nº: 17194
Folio 56/ 2004 Lista 6
Nación de procedencia: ESTADOS UNIDOS
Fecha de expedición: 08/07/2005

IDENTIFICATIVOS

Distintivo de llamada: EA7570
Indicativo de matrícula: 6ª BA-2-56-04
MMSI.: 224120230
N.I.B.: 294387
Distintivo E.A.V.:

CLASIFICACIONES

Clasificación SOLAS: III / Q /
Tipo de embarcación: RECREO Y DEPORTIVAS
Subtipo de embarcación: MOTOVELERO

CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

DIMENSIONES			TONELAJE			
Eslora	Manga	Puntal	T.R.B.:	T.R.N.:	G.T.:	N.T.:
17,05L	4,38	3,91	36,41			

CONSTRUCCIÓN
Astillero: IMPORTACION
País de construcción: ESTADOS UNIDOS
Año de construcción: 1970
Marca: PALMER JOHNSON
Modelo/Tipo de embarcación: SPARKMAN STEPHENS PJ 114
Nº de serie de casco: ESIMPOOO33X070
Material de casco: ALUMINIO
Número máximo de personas a bordo: 12
Potencia máxima: 88,32 KW
Desplazamiento (Tons):
Carga máxima (Kgs): 1200,000

MOTORES INSTALADOS Velocidad máxima:

Nº	Marca - Modelo	Nº Serie	Año const.	Potencia KW / CV	Autonomía
1	YANMAR-4JH4-HTE	E24965		80,90 / 110,02	

TITULARES REGISTRALES

Armador/Propietario	Apellidos y Nombre / Denominación empresa	Porcentaje de propiedad
G64191679	FUNDACIÓ PRIVADA PER LA NAVEGACIÓ OCEÀNICA BARCELO	100,00 %

FIRMADO por: FRANCESC JAVIER VALENCIA ALONSO. A fecha: 08/11/2023 05:32 PM
CAPITAN MARITIMO DE BARCELONA

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)



Matrícula de la embarcación CHARISMA.



Nº serie del motor E24965

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

3- INFORME DE INSPECCIÓN CHARISMA

A lo largo del siguiente informe, se ha utilizado un código de color para indicar el estado de cada uno de los elementos inspeccionados a bordo durante la inspección.

	SD	L	G
STATUS	SIN DEFECTOS	LEVE	GRAVE

Cuando las casillas siguientes se encuentren sombreadas con el color verde significará que el elemento, equipo o material se encuentra en buen estado sin necesidad que añadir trabajo, reparaciones o sustitución.

Cuando la casilla esté sombreada de color naranja se traducirá en que el elemento, equipo o material tiene defectos leves y requiere de un mantenimiento general, tal como engrase, limpieza, reajuste, pulido, lijado…

Cuando la casilla se encuentre sombreada en rojo significará que la condición del elemento, equipo o material es deficiente y requiere de reparación o sustitución, por no reflejar su correcto estado tanto a nivel funcional como estético.

A continuación, se muestra un seguido de conceptos tabulados donde le corresponderá un color determinado que permite conocer con una visión global el estado de los diferentes componentes por capítulos, los cuales se describen con detalle en los siguientes apartados.

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

S/F	COD.	ÍTEM	V	SD	L	G	NA
INSPECCIÓN EN DIQUE SECO							
*	1.01	Nombre e identificación según documentación		X			
*	1.02	Manual de propietario		X			
	1.03	Dispone de marcado CE post-construcción		X			
1.2		**ESTADO DEL CASCO (ESTRUCTRA, ESTADO ALUMINIO…)**					
	1.2.1	Zona con apariencia de golpes o grietas estructurales		X			
	1.2.3	Reducción de espesor e<15 %		X			
	1.2.4	Síntomas de corrosión galvánica en el casco.		X			
	1.2.5	Comprobar grietas (defecto de pintura o masillado)		X			
	1.2.6	Existe síntomas de pitting en el forro del casco.		X			
	1.2.7	Daños superficiales por golpes en el muelle (Se detecta varios golpes y rozaduras en el francobordo)			X		
	1.2.8	Protección catódica (ánodos de sacrificio)		X			
	1.2.9	Existencia de elementos de protección catódica		X			
	1.2.10	Correcta instalación y funcionamiento de ánodos		X			
	1.2.11	Estado actual de la estructura del francobordo		X			
	1.2.12	Indicios de reparaciones en la obra muerta		X			
1.3		**PASACASCOS Y PASAMAMPAROS/VÁLVULAS DE FONDO**					
	1.3.1	Unión de rejillas al casco		X			
	1.3.2	Ausencia de corrosión			X		
	1.3.3	Estanqueidad		X			
	1.3.4	Válvulas de fondo		X			
	1.3.5	Tomas de mar (corrosión, rejillas)		X			
	1.3.6	Asiento de las válvulas (ausencia de líquido)			X		
1.4		**ARBOTANTES Y PALA DE TIMÓN**					
	1.4.1	Correcta unión de los arbotantes al casco		X			
	1.4.2	Ausencia de holgura en el eje propulsor		X			
	1.4.3	Ausencia de golpes y corrosión en la pala del timón			X		
	1.4.4	Ausencia de holgura en el eje del timón			X		
	1.4.5	No se aprecia entrada de agua por la mecha del timón		X			
1.5		**LÍNEA DE EJES**					
	1.5.1	Estado del eje de cola, corrosión, desgaste, golpes.		X			
	1.5.2	Estado ánodos eje de cola		X			
	1.5.3	Alineado de ejes		X			
	1.5.4	Integridad del eje, corrosión galvánica y estado del prensa		X			
	1.5.5	Si da lugar desmontaje para su comprobación					X
1.6		**HÉLICES**					
	1.6.1	Comprobar posibles golpes en las palas de la hélice		X			
	1.6.2	Existe corrosión galvánica en las hélices		X			
	1.6.3	Estado de la unión de la hélice al eje		X			
	1.6.4	Ausencia de holgura en el engranaje de la hélice Variprop		X			
	1.6.5	Correcto funcionamiento del sistema de plegado.		X			

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

CUBIERTA E INSPECCIÓN A FLOTE								
2.1		**BARANDILLAS DE PROTECCIÓN**						
	2.1.1	Estado y anclaje de pasamanos y barandillas			X			
2.2		**PROPIEDAD ANTIDESLIZANTE DE CUBIERTA**						
	2.2.1	Se mantiene la propiedad antideslizante			X			
	2.2.2	Desgaste excesivo		X				
2.3		**ELEMENTOS DE CUBIERTA CON TECA**						
	2.3.1	Se aprecia un lijado excesivo		X				
	2.3.2	Se aprecia grietas		X				
	2.3.3	Estado de las juntas			X			
2.4		**CUBIERTA AUTOACHICABLE**						
	2.4.1	Desagües libres de obturaciones		X				
	2.4.2	Los desagües no están bloqueados por suelos desmontables		X				
2.5		**ESTANQUEIDAD EN ABERTURAS DE CUBIERTA**						
	2.5.1	Estado de conservación de juntas de aberturas y escotillas			X			
	2.5.2	Limpieza y funcionamiento de drenajes de escotilla		X				
	2.5.3	Estado de sellado en montaje de aberturas y portillos fijos		X				
	2.5.4	Integridad unión casco-cubierta y raíles atornillados		X				
	2.5.5	Estanqueidad en herrajes atornillados		X				
2.6		**ARBOLADURA**						
	2.6.1	Estado fijación stays, obenques			X			
	2.6.2	Estado del pie de mástil, comprobación de filtraciones			X			
	2.6.3	Estado de los mecanismos de maniobra de velas.			X			
	2.6.4	Se aprecia grietas o deslaminación del carbono en el mástil		X				
2.7		**LUCES DE NAVEGACIÓN**						
	2.7.1	Las luces de navegación corresponden con el tipo de embarcación.		X				
	2.7.2	Funcionamiento correcto de las luces de navegación		X				
	2.7.3	Aviso de mediante alarma en caso de fallo				X	X	
2.8		**ANCLAJE DIVERSOS (TOLDOS)**						
	2.8.1	Los anclajes de los toldos se encuentran en buenas condiciones y su fijación es correcta		X				
2.9		**EQUIPO DE FONDEO**						
	2.9.1	Funcionamiento del molinete del ancla		X				
	2.9.2	Estado de la cadena, comprobación de posibles desgastes		X				
	2.9.3	Estado de amarras, cadenotes (sin trenzas ni hilos rotos)		X				
	2.9.4	Peso del ancla según eslora		X				
	2.9.5	Longitud del fondeo según eslora		X				

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

S/F	COD.	ÍTEM	V	SD	L	G	NA
2.10		**GRIFOS DE FONDO, LATERALES Y SENTINAS**					
	2.10.1	Estado de corrosión de las tuberías de fondo				X	
	2.10.2	Estado de grifos laterales			X		
	2.10.3	Accionamiento de las válvulas de fondo				X	
	2.10.4	Junta de las válvulas, ausencia de filtraciones			X		
	2.10.5	Se aprecia acumulación de aceite o agua en las sentinas			X		
2.12		**BOMBAS DE ACHIQUE**					
	2.12.1	Anomalías en el entorno de las bombas			X		
	2.12.2	Anclaje bomba al polín de apoyo		X			
	2.12.3	Tuberías de entrada y salida		X			
	2.12.4	Cables eléctricos que alimentan el motor			X		
	2.12.5	Funcionamiento bomba manual		X			
	2.12.6	Pérdidas en el circuito de achique			X		
	2.12.7	Caudal y presión de las bombas			X		
	2.12.8	Nivel de aislamiento IP			X		
2.13		**TANQUES DE COMBUSTIBLE (Ventilaciones, alimentación, indicadores)**					
	2.13.1	Estado de corrosión del forro del tanque.				X	
	2.13.2	Estado de tuberías, manguitos, abrazaderas				X	
	2.13.3	Funcionamiento del sistema de aireación del tanque				X	
	2.13.4	Funcionamiento del sistema de medida de nivel				X	
	2.13.5	Bocas de llenado: dimensiones, funcionamiento, pérdidas…				X	
	2.13.6	Funcionamiento válvulas del sistema de carga y descarga				X	
	2.13.7	Los tanques originales de la embarcación han sido anulado debido a su estado, en su lugar se ha dispuesto depósitos prefabricados.		X			
2.14		**CIRCUITO DE COMBUSTIBLE (Tuberías y accesorios)**					
	2.14.1	**Tuberías, racores**: ausencia de golpes y corrosión			X		
	2.14.2	El circuito no presenta fugas		X			
	2.14.3	Funcionamiento de las válvulas de combustible			X		
2.15		**SISTEMA TIMÓN**					
	2.15.1	Estado de los componentes (Polea, servo, GUARDINES, CUADRANTE)			X		
	2.15.2	Comprobación del giro correcto.		X			
	2.15.3	Estado de poleas		X			
	2.15.4	Ausencia de corrosión en las piezas que conforman el sistema de maniobra			X		
	2.15.5	Estado de guardines				X	
	2.15.6	Estado de mantenimiento			X		

MOTORES PRINCIPALES Y MOTORES AUXILIARES								
3.1		**FUNCIONAMIENTO DEL MOTOR PRINCIPAL Y AUXILIAR**						
	3.1.1	Funcionamiento del equipo propulsor.		X				

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

	3.1.2	Comprobar fase de arranque.		X			
	3.1.3	Medios de arranque del motor principal		X			
	3.1.4	Funcionamiento motor auxiliar.					X
	3.1.5	Correcto estado de las correas de transmisión externas.		X			
	3.1.6	Síntomas de corrosión en el bloque motor			X		
	3.1.7	Estado de la transmisión.			X		
	3.1.8	Funcionamiento del extractor de gases.					X
	3.1.9	Estado limpieza del compartimiento del motor.				X	
3.2		**SISTEMA DE FIJACIÓN DEL MOTOR**					
	3.2.1	Estado de los tornillos de fijación de los soportes.				X	
	3.2.2	Estado polines del motor, deterioros por cargas, etc.		X			
	3.2.3	Anclajes de transmisiones montadas de forma separada del motor.					X
	3.2.4	Envejecimiento soportes elásticos del motor.			X		
	3.2.5	Ausencia de vibraciones por incorrecto apriete.		X			
	3.2.6	Corrosión del silent block				X	
3.4		**SISTEMA DE GASES DE ESCAPE**					
	3.4.1	Estado conductores y pasantes de gases de escape.			X		
	3.4.2	Ni conductos ni pasantes tienen pérdidas.		X			
	3.4.3	Fijación de todos los elementos del tubo de escape.		X			
	3.4.5	Funcionamiento de las válvulas antirretorno		X			
3.5		**VENTILACIÓN DE LA SALA DE MÁQUINAS**					
	3.5.1	Ventilación local del motor propulsor		X			
	3.5.2	El caudal y tiro de ventilación es correcto		X			
	3.5.3	Funcionamiento de los **ventiladores** de la ventilación forzada		X			
	3.5.4	Estado de los filtros					X
3.6		**CIRCUITO DE REFRIGERACIÓN**					
	3.6.1	Funcionamiento **bomba** del circuito de refrigeración.		X			
	3.6.2	Local de ubicación y anomalías en entorno de la bomba		X			
	3.6.3	Anclaje al polín o apoyo, ver ausencia vibraciones excesivas		X			
	3.6.4	Tuberías de entrada y salida: estado y espesores.		X			
	3.6.5	Tuberías, manguitos, abrazaderas, circuito refrigeración, ausencia **fugas**			X		
3.7		**BATERÍAS (CAJA ESTANCA, VENTILACIÓN Y DESCONECTADORES)**					
	3.7.1	Estado de las baterías: no existen pérdidas de líquido.		X			
	3.7.2	Estado de todas las conexiones de batería – Bornes sulfatados				X	
	3.7.3	Comprobar la tensión nominal de las baterías.		X			
	3.7.4	Estanqueidad de la caja que alberga la batería.				X	
	3.7.5	El sistema de aireación de la caja de batería es adecuado.		X			
	3.7.6	Protecciones y seguridades de las baterías son idóneas.				X	
	3.7.8	Existe desconectador de baterías y funciona correctamente.		X			
3.8		**CABLEADO, FUSIBLES Y CONEXIONES**					
	3.8.1	Estado del cableado eléctrico (peladuras, conexiones sulfatadas)				X	
	3.8.2	Estado de conexiones			X		
	3.8.3	Peinado correcto de cableado			X		
	3.8.4	Los empalmes no constituyen discontinuidad o derivación.			X		

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

3.10		**PROTECCIÓN A TIERRA DE APARATOS RADIOELÉCTRICOS**						
	3.10.1	Los aparatos radioeléctricos de abordo están protegidos.		X				
3.11		**EQUIPOS DE RADIOCOMUNICACIONES - TELEMETRÍA**						
	3.11.1	Equipo de comunicaciones acorde con zona de navegación.		X				
	3.11.2	Estado de la instalación de comunicaciones			X			
	3.11.3	Estado de las antenas aisladas.		X				
	3.11.4	Correcto funcionamiento del equipo radio. Verificar MMSI		X				
	3.11.5	Funcionamiento equipo VHF SAILOR				X		
	3.11.6	Se comprueba el funcionamiento del GPS		X				
	3.11.7	Funcionamiento del profundímetro		X				
	3.11.8	Funcionamiento del Radar			X			
	3.11.9	Funcionamiento de indicadores del motor (Presión aceite, temperatura, RPM, consumo, indicador de timón…)		X				
	3.11.10	Funcionamiento indicadores de niveles de tanques (Fuel, agua, etc)			X			
3.12		**VENTILACIÓN Y EXTRACCIÓN DE LOS GASES DE LA COCINA**						
	3.12.1	Extracción natural		X				
3.13		**EQUIPAMIENTO DE LA COCINA**						
	3.13.1	Correcto funcionamiento de todos los electrodomésticos de la cocina (Frigorífico, horno, vitrocerámica…)				X		
	3.13.2	Nivel de desgaste de los equipos debido al uso			X			
	3.13.3	Limpieza de los electrodomésticos		X				
3.14		**EQUIPO DE SALVAMENTO**						
	3.14.1	Existencia equipos de seguridad acorde con zona de navegación.		X				
	3.14.2	Inspecciones periódicas realizadas (radiobaliza e hidrostático caducados 2024, la embarcación no dispone balsa salvavidas)				X		
	3.14.3	Correcta estiba de equipos de salvamento.		X				
	3.14.4	Estado del botiquín.		X				
	3.14.5	Se dispone chalecos salvavidas para todas las personas. Es necesario reemplazar la Luz de encendido automático.			X			
3.15		**SISTEMAS CONTRA INCENDIOS**						
	3.15.1	Equipos contra incendios acordes con eslora y la potencia instalada		X				
	3.15.2	Comprobar revisión anual y/o timbrado de los extintores (Se debe realizar la revisión de los extintores caducada en febrero 2024)				X		
	3.15.4	Estado exterior de los extintores: picaduras, oxidaciones, etc		X				
	3.15.5	La estiba y sujeción de extintores es segura.		X				
	3.15.6	Comprobar los dispositivos detectores de incendios.					X	
3.16		**EQUIPAMIENTO NÁUTICO**						
	3.16.1	Operatividad de elementos náuticos y correspondencia Zona Navegación		X				
3.17		**MOBILIARIO**						
	3.17.1	Se aprecia golpes o rayones en los muebles			X			
	3.17.2	Desgaste del tapizado de los muebles interiores del salón		X				
	3.17.3	Desgaste del tapizado y mobiliario de los camarotes		X				

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

3.18		**OTROS SERVICIOS Y ELEMENTOS**						
	3.18.1	Funcionamiento de los elementos de maniobra de la jarcia de labor			X			
	3.18.2	Funcionamiento sistema 220 V Corriente alterna		X				
	3.18.3	Funcionamiento de la iluminación interior y cortesía			X			
	3.18.4	Funcionamiento de las bombas de agua dulce		X				
	3.18.5	Funcionamiento de sistema auxiliar de WC, duchas, y lavamanos de los diferentes camarotes		X				
	3.18.6	Funcionamiento del equipo de A/C y climatización					X	
	3.18.7	Funcionamiento de los controladores de A/C					X	
	3.18.8	Funcionamiento del sistema de audio		X				

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
COLEGIO OFICIAL
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

4- VALORACIÓN DEL CHECK LIST.

4.1- INSPECCIÓN EN SECO

4.1.1-Durante la varada en dique seco se ha revisado la totalidad de la carena/obra viva de la cual se ha comprobado que la estructura está en perfectas condiciones sin apreciarse golpes o daños estructurales debido a alguna colisión o rozamiento con algún objeto ajeno.

Aunque el carenado se encuentra masillado, no se aprecia supuraciones hacia el exterior originados por posibles corrosiones del aluminio. Igualmente se ha procedido con la revisión del casco por el costado interior, verificando que el aluminio estructural que conforma el forro de la obra viva y obra muerta se encuentran en buenas condiciones, sin detectar grietas en su integridad o corrosión, apoyado conjuntamente con la medición de espesores por ultrasonidos en las zonas que ha sido posible su acceso, tomando catas en el fondo, costado y cubierta, los resultados han quedado definidos en el apartado 4.2 MEDICIÓN DE ESPESORES.

También se ha verificado el estado de los refuerzos y su unión al forro, las soldaduras mantienen su integridad sin fisuras ni corrosión.



OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC



Se ha inspeccionado a fondo todo el carenado sin apreciar ningún golpe estructural o abolladura en el casco. La imprimación y el antifouling de la obra viva se encuentran bien adheridos sin detectar zonas desprotegidas del casco.



REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)



Inspección de la obra viva en el dique seco.

La orza de la embarcación se encuentra completamente masillada, por lo que no es posible determinar visualmente la existencia de posibles signos de corrosión en su superficie. No obstante, no se han detectado supuraciones, grietas en la masilla ni abolladuras que puedan indicar la presencia de daños o deterioro del metal.

Adicionalmente, se ha realizado una inspección visual de los pernos de fijación de la orza, los cuales presentan un buen estado aparente, sin evidencias de desgaste o pérdida de material atribuibles a procesos de oxidación.

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)




Unión de la orza al casco sin defectos de grietas ni golpes.




Pernos de unión de la orza al casco en buen estado.

El codaste del casco se encuentra en correcto estado estructural sin apreciarse daño alguno.



OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

Las zonas cercanas y perimetrales a las tomas de mar y descargas se encuentran en buen estado.

La presente embarcación tiene la particularidad que los imbornales de desagüe de cubierta y salida de achique de sentinas se realiza bajo la flotación compartiendo la salida con varios ramales. Este tipo de desagües no tiene inconveniente siempre y cuando se disponga una válvula de cierre como medio de seguridad. En la presente embarcación los ramales de descarga se encuentran directamente conectados al pasamuros sin disponer una llave de paso.

Este punto implica una criticidad elevada, ya que, en caso de rotura de la manguera, fallo de la brida o posible poro, se puede producir una inundación directa a los compartimentos del casco.

Se recomienda con la mayor brevedad disponer de válvulas de cierre en cada una de las descargas.



Pasamuros de descarga, bajo línea de flotación, sin dispositivo de cierre.

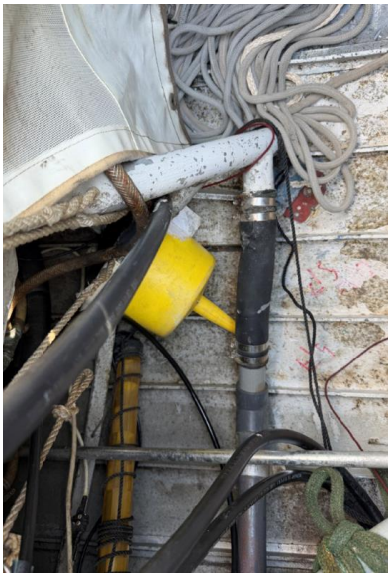
Además, se recomienda independizar los distintos ramales de la línea de sentinas, dado que una misma descarga comparte varios ramales de aspiración.

En caso de que no sea posible realizar dicha modificación, se recomienda instalar válvulas de cierre independientes para cada uno de los ramales, ya que actualmente

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

estos no disponen de elementos de corte individualizados. Esta medida permitiría aislar cada ramal de forma independiente y mejorar la seguridad y funcionalidad del sistema.



Dos ramales conectados a una descarga bajo flotación sin válvula de cierre.

Se comprueba las descargas en el casco sin obstrucciones.



Imbornales de descarga limpios sin obstrucciones.

Se recomienda revisar el estado de las juntas de sellado de los pasacascos correspondientes a algunos componentes, como la corredera y el transductor, con el fin de garantizar su correcta estanqueidad.

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

En el caso de la corredera, se recomienda desmontar el pasacascos, sanear y preparar adecuadamente la superficie de asiento y proceder nuevamente a su instalación, realizando el sellado de todo su perímetro con polímero de poliuretano, con el objetivo de garantizar una correcta estanqueidad y evitar posibles entradas de agua.

Asimismo, se recomienda extraer la corredera cuando la embarcación no se encuentre en uso, especialmente durante periodos prolongados de inactividad.



En general la carena goza de buena salud estructural sin detectar defectos en el forro, La integridad del antifouling es bueno, no se aprecia desconchones, excepto alguna zona local con un diámetro de 1 cm.

Se recomienda en la próxima varada en seco realizar la correspondiente limpieza y aplicación del nuevo antifouling.

4.1.2- La superficie del francobordo, en general, no presenta daños estructurales, grietas ni deformaciones derivadas de golpes o colisiones que afecten al aluminio.

Dado que el casco se encuentra completamente masillado, los daños y defectos localizados se limitan a la capa de masilla y al sistema de pintura de la obra muerta, donde se observan signos de desgaste superficial derivados de rozamientos, sin evidencias de que estos hayan afectado a la estructura del forro.

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

Se recomienda sanear y reparar las zonas afectadas mediante la aplicación de masilla de base epoxi y, posteriormente, proceder a la aplicación de la correspondiente imprimación y pintura de acabado, siguiendo las especificaciones del sistema de recubrimiento empleado.



Rozamiento en las aletas de popa ER y BR.

A continuación, se identifican algunas zonas del francobordo de estribor y babor, correspondiente al desgaste producido por contacto con las defensas en las maniobras de abarloe y amarre, debido al rozamiento de estos elementos.

Alguna zona se podrá eliminar con un pulido, pero existe otras zonas dónde el rozamiento ha sido mayor y la pintura se ha desgastado hasta descubrir parte de la imprimación.



Se recomienda realizar un pulido del francobordo para eliminar las manchas debidas a las defensas y al plancton marino en la línea de flotación, en caso que no se desea realizar un pintado del casco.

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

Por otra parte, se detectan dos golpes, que no han afectado a la integridad del forro, pero si requieren reparación de la masilla de cubrimiento y el correspondiente esquema de pintado.

Uno corresponde con la roda de proa, al no disponer protección de la misma, las maniobras con el sistema de fondeo impactan con esta parte estructural del casco cuando existe cabeceo o balanceo por las condiciones meteorológicas. Una vez reparado, se recomienda instalar una protección de acero inoxidable para evitar daños estructurales en un futuro. También se recomienda realizar una protección perimetral de la gatera, ya que se aprecian indicios de grieta en el masillado.



El segundo golpe localizado se encuentra en el vértice del espejo de popa con el fondo del casco, originado seguramente en una maniobra de amarre con el muelle. Se ha verificado que el impacto no ha afectado la estructura de aluminio. Sus refuerzos, soldaduras y forro no presentan afectaciones en su integridad, tal como se observa en la cara interior del espejo de popa.

Se recomienda sanear la superficie y aplicar masilla con base de epoxy previo esquema de pintado.

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

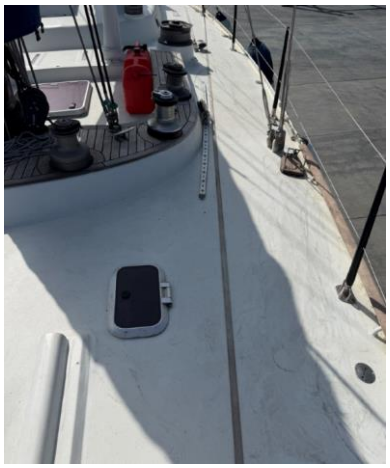
OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)





La cubierta, en general, presenta un buen estado de conservación, sin detectarse golpes de carácter estructural ni grietas de consideración. Únicamente se han observado daños localizados de pequeña dimensión, correspondientes a la capa de masilla, sin evidencias de afección a la estructura de la cubierta.

De acuerdo con lo observado, se considera que la cubierta mantiene su correcta integridad estructural y estanqueidad.





OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC





Tal como se ha indicado existe pequeñas grietas sobretodo en las uniones de elementos con la cubierta, zonas sometidas a esfuerzos constantes como candelereos, cornamusas, winches…, que estan sometidas a la cumulación de tensiones y provoca que la masilla de recubirmiento sea susceptible a generar una grieta, pero sin afectar a la estructura del aluminio.

Es necesario reparar la unión del candelero al tintero ubicado en la proa costado estribor.



OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

Se recomienda revisar la fijación de la cornamusa de la aleta de estribor, existe indicios de grieta superficial posiblemente por fatiga, aunque no se aprecia holgura en los puntos de fijación es necesario realizar una revisión del anclaje.



4.1.4- La línea propulsiva de la embarcación compuesta por eje, arbotante y hélice no presentan golpes o zonas afectadas por corrosión galvánica. El estado del metal es óptimo.

No se ha detectado holguras ni movimientos axiales en los sellos exteriores de la bocina ni arbotantes.

El arbotante mantiene su correcta fijación al casco.





No se ha detectado movimientos axiales en los casquillos de la bocina y arbotante.

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

El eje propulsivo no presenta corrosión galvánica, su protección es correcta, también se aprecia el desgaste normal de los ánodos de sacrificio.



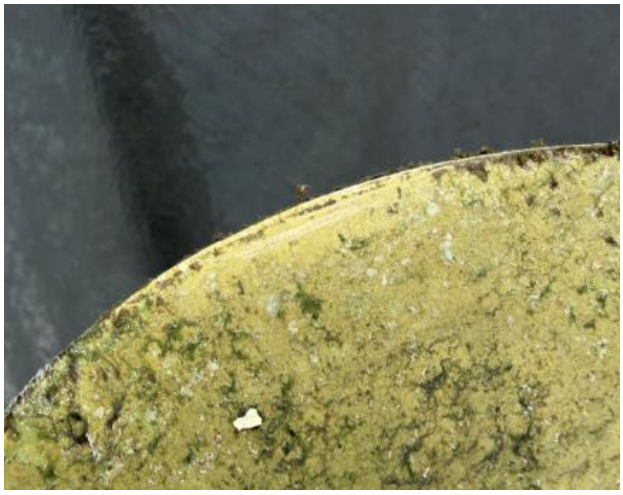
Detalle del eje propulsivo de cola sin picaduras por corrosión.

4.1.5- La presente embarcación dispone hélice plegable de paso variable del tipo Variprop, todas las palas que conforman la hélice se encuentran en buen estado sin apreciarse golpes en su geometría, tampoco se detecta síntomas de corrosión galvánica ni síntomas de cavitación. El metal se encuentra en buen estado. Se debe sustituir el ánodo de la hélice en el próximo mantenimiento para seguir garantizando la protección.

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)







Ausencia de corrosión galvánica y golpes estructurales, en las palas.

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)





El antifpuling con base silicona se encuentra correctamente adherido a la superficie del metal, se recomienda la sustitución del ánodo.

4.1.6- La pala del timón no sufre daños estructurales en su geometría, aunque si presenta una ligera holgura en la mecha del timón (eje), en todos sus movimientos axiales. La estanqueidad es óptima, pero se recomienda realizar el cambio del casquillo de la limera para eliminar la holgura que presenta.



Se verifica el estado interior del mecanismo de maniobra, comprobando que las poleas se ecuentran en buen estado, así como el cuadrante estructural. No se aprecia roturas en ambos mecanismos ni corrosión.

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC





Polea con guardín del sistema de maniobra.

Si se considera necesario realizar un reemplazo de los guardines del tren de maniobra, al localizar algunos filamentos del cable desprendidos de su trenzado, este tipo de síntomas se presenta cuando el cable ya está sometido a una fatiga elevada. Aunque actualmente no presenta un riesgo instantáneo se recomienda su reemplazo como acción preventiva y de mantenimiento.

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

4.2- MEDICIÓN DE ESPESORES

En el presente apartado se adjuntan las planillas correspondientes a los resultados de las mediciones de espesores realizadas por la cara interior del casco. Debido a que no se dispone de un acceso diáfano a la totalidad de la estructura, se han marcado las cotas correspondientes a cada sección, tomando como referencia el espejo de popa.

En cada estación de medida se han podido realizar mediciones de las planchas que conforman el fondo y los costados del casco, así como de algunos puntos de la cubierta en aquellas zonas en las que se disponía de acceso.

En total, la valoración ha contemplado 90 puntos de medición, cuyos resultados permiten determinar la integridad estructural de la embarcación.

Para la toma de espesores se ha utilizado un medidor de espesores por ultrasonidos Limit 5600, con una precisión de lectura de 0,05 mm y un rango de medición de 0,75 a 400 mm.

Para facilitar una buena interpretación del estado de las planchas se identificará mediante la siguiente leyenda:

SIMBOLO	DESCRIPCIÓN	VARIACIÓN DE ESPESOR
	Espesor correcto	e < 10 %
	Corrosión sustancial	e >10 %
	Corrosión excesiva, necesidad de reemplazar la plancha	e > 25 %

Se adjunta la planilla con las planchas que presentan una variación de espesor considerable identificando los puntos con corrosión sustancial/moderada o excesiva que requiere remplazo de la plancha. Cada sección se encuentra acotada para identificar la traca de aluminio afectada en caso que fuera necesario.

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

THICKNESS MEASUREMENT - MEDICIÓN DE ESPESORES

Nombre del buque	CHARISMA	Matrícula	6-BA-2-56-04	Fecha y lugar	13 de julio de 2026
Nº IMO		Armador		Técnico	Ing. Ivo Matijasevic
NIB	294387	Informe nº	ES-IB08	Inspector autorizado:	

	ESTRUCTURA DEL BARCO/ STRUCTURAL MEMBER:		ESPEJO DE POPA Y SECCIÓN ST01 + 700 mm del espejo de popa					
	POSICIÓN DE LA ESTRUCTURA:		Espesor original/ Original Thickness (mm)	MEDICIÓN/ GAUGED		Disminución Babor (PS)/ Diminution (PS)		Disminución Estribor (SB) / Diminution (SB)	
	DESCRIPCIÓN/DESCRIPTION	Item nº		Babor (Portside)	Estribor (Starboard)	mm	%	mm	%
ST 00	TRANSOM	1	6	6		0,0	0,0%		
ST 00	TRANSOM	2	6	5,7		-0,3	-5,0%		
ST 00	TRANSOM	3	6	5,8		-0,2	-3,3%		
ST 00	TRANSOM	4	6	6		0,0	0,0%		
ST 00	TRANSOM	5	6	5,8		-0,2	-3,3%		
ST 00	TRANSOM	6	6	5,8		-0,2	-3,3%		
ST 00	TRANSOM	7	6	5,9		-0,1	-1,7%		
ST 00	TRANSOM	8	6	5,7		-0,3	-5,0%		
ST 00	TRANSOM	9	6	6		0,0	0,0%		
ST 01	PLATING (SIDE PS)	10	6	5,6		-0,4	-6,7%		
ST 01	PLATING (SIDE PS)	11	6	5,8		-0,2	-3,3%		
ST 01	PLATING (BOTTOM)	12	6	6		0,0	0,0%		
ST 01	PLATING (BOTTOM)	13	6	5,8		-0,2	-3,3%		
ST 01	PLATING (BOTTOM)	14	6		5,8			-0,2	-3,3%
ST 01	PLATING (BOTTOM)	15	6		6			0,0	0,0%
ST 01	PLATING (SIDE SB)	16	6		5,9			-0,1	-1,7%
ST 01	PLATING (SIDE SB)	17	6		6			0,0	0,0%
ST 01	PLATING (DECK SB)	18	5	4,8		-0,2	-4,0%		
ST 01	PLATING (DECK SB)	19	5	4,8		-0,2	-4,0%		
ST 01	PLATING (DECK SB)	20	5		4,8			-0,2	-4,0%
ST 01	PLATING (DECK SB)	21	5		4,7			-0,3	-6,0%

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

THICKNESS MEASUREMENT - MEDICIÓN DE ESPESORES

Nombre del buque	CHARISMA	Matrícula	6-BA-2-56-04	Fecha y lugar	13 de julio de 2026
Nº IMO		Armador		Técnico	Ing. Ivo Matijasevic
NIB	294387	Informe nº	ES-IB08	Inspector autorizado:	

	ESTRUCTURA DEL BARCO/ STRUCTURAL MEMBER:	SECCIÓN ST02 a 2000 mm del espejo de popa y ST03 a 4500 mm del espejo de popa							
	POSICIÓN DE LA ESTRUCTURA:		Espesor original/ Original Thickness (mm)	MEDICIÓN/ GAUGED		Disminución Babor (PS)/ Diminution (PS)		Disminución Estribor (SB) / Diminution (SB)	
	DESCRIPCIÓN/DESCRIPTION	Item nº		Babor (Portside)	Estribor (Starboard)	mm	%	mm	%
ST 02	PLATING (SIDE PS)	22	6	5,7		-0,3	-5,0%		
ST 02	PLATING (SIDE PS)	23	6	5,8		-0,2	-3,3%		
ST 02	BOTTOM	24	6	5,9		-0,1	-1,7%		
ST 02	BOTTOM	25	6	6		0,0	0,0%		
ST 02	BOTTOM	26	6	6		0,0	0,0%		
ST 02	BOTTOM	27	6	5,9		-0,1	-1,7%		
ST 02	PLATING (SIDE SB)	28	6		5,9			-0,1	-1,7%
ST 02	PLATING (SIDE SB)	29	6		5,7			-0,3	-5,0%
ST 02	PLATING (DECK PS)	30	5	4,76		-0,2	-4,8%		
ST 02	PLATING (DECK PS)	31	5	4,7		-0,3	-6,0%		
ST 02	PLATING (DECK SB)	32	5		4,77			-0,2	-4,6%
ST 02	PLATING (DECK SB)	33	5		4,8			-0,2	-4,0%
ST 03	PLATING (BOTTOM) - Engine Room	34	8	8		0,0	0,0%		
ST 03	PLATING (BOTTOM) - Engine Room	35	8	8,1		0,1	1,3%		
ST 03	PLATING (BOTTOM) - Engine Room	36	8	8		0,0	0,0%		
ST 03	PLATING (BOTTOM) - Engine Room	37	8		8,1			0,1	1,3%
ST 03	PLATING (BOTTOM)	38	8		8			0,0	0,0%
ST 03	PLATING (BOTTOM)	39	8		8			0,0	0,0%

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

THICKNESS MEASUREMENT - MEDICIÓN DE ESPESORES

Nombre del buque	CHARISMA	Matrícula	6-BA-2-56-04	Fecha y lugar	13 de julio de 2026
Nº IMO		Armador		Técnico	Ing. Ivo Matijasevic
NIB	294387	Informe nº	ES-IB08	Inspector autorizado:	

	ESTRUCTURA DEL BARCO/ STRUCTURAL MEMBER:	SECCIÓN ST04 a 5500 mm del espejo de popa, ST05 a 6500 mm del espejo de popa y ST06 a 7500 mm del espejo de popa						
	POSICIÓN DE LA ESTRUCTURA:		Espesor original/ Original Thickness (mm)	MEDICIÓN/ GAUGED		Disminución Babor (PS)/ Diminution (PS)		Disminución Estribor (SB) / Diminution (SB)	
	DESCRIPCIÓN/DESCRIPTION	Item nº		Babor (Portside)	Estribor (Starboard)	mm	%	mm	%
ST 04	PLATING (BOTTOM) - Portside	40	8	8,1		0,1	1,3%		
ST 04	PLATING (BOTTOM) - Portside	41	8	8		0,0	0,0%		
ST 04	PLATING (BOTTOM) - Portside	42	8	8		0,0	0,0%		
ST 04	PLATING (BOTTOM) - Starbord	43	8		8			0,0	0,0%
ST 04	PLATING (BOTTOM) - Starbord	44	8		8,1			0,1	1,3%
ST 04	PLATING (BOTTOM) - Starbord	45	8		8,3			0,3	3,8%
ST 05	PLATING (BOTTOM) - Portside	46	8	8,3		0,3	3,8%		
ST 05	PLATING (BOTTOM) - Portside	47	8	8,1		0,1	1,3%		
ST 05	PLATING (BOTTOM) - Portside	48	8	8		0,0	0,0%		
ST 05	PLATING (BOTTOM) - Starbord	49	8		8,2			0,2	2,5%
ST 05	PLATING (BOTTOM) - Starbord	50	8		8,3			0,3	3,8%
ST 05	PLATING (BOTTOM) - Starbord	51	8		8,2			0,2	2,5%
ST 06	PLATING (BOTTOM) - Portside	52	8	7,9		-0,1	-1,3%		
ST 06	PLATING (BOTTOM) - Portside	53	8	7,9		-0,1	-1,3%		
ST 06	PLATING (ORZA) - Portside	54	10	9,5		-0,5	-5,0%		
ST 06	PLATING (ORZA) - Portside	55	10	9,4		-0,6	-6,0%		
ST 06	PLATING (ORZA) - Starbord	56	10		9,3			-0,7	-7,0%
ST 06	PLATING (ORZA) - Starbord	57	10		9,4			-0,6	-6,0%
ST 06	PLATING (BOTTOM) - Starbord	58	8		7,9			-0,1	-1,3%
ST 06	PLATING (BOTTOM) - Starbord	59	8		7,8			-0,2	-2,5%

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

THICKNESS MEASUREMENT - MEDICIÓN DE ESPESORES

Nombre del buque	CHARISMA	Matrícula	6-BA-2-56-04	Fecha y lugar	13 de julio de 2026
Nº IMO		Armador		Técnico	Ing. Ivo Matijasevic
NIB	294387	Informe nº	ES-IB08	Inspector autorizado:	

	ESTRUCTURA DEL BARCO/ STRUCTURAL MEMBER:	SECCIÓN ST07 a 9000 mm del espejo de popa, ST08 a 13000 mm del espejo de popa y ST09 a 14500 mm del espejo de popa							
	POSICIÓN DE LA ESTRUCTURA:		Espesor original/ Original Thickness (mm)	MEDICIÓN/ GAUGED		Disminución Babor (PS)/ Diminution (PS)		Disminución Estribor (SB) / Diminution (SB)	
	DESCRIPCIÓN/DESCRIPTION	Item nº		Babor (Portside)	Estribor (Starboard)	mm	%	mm	%
ST 07	PLATING (BOTTOM) - Portside	60	8	7,7		-0,3	-3,8%		
ST 07	PLATING (BOTTOM) - Portside	61	8	7,8		-0,2	-2,5%		
ST 07	PLATING (ORZA) - Portside	62	10	8,9		-1,1	-11,0%		
ST 07	PLATING (ORZA) - Starbord	63	10		8,9			-1,1	-11,0%
ST 07	PLATING (BOTTOM) - Starbord	64	8		7,8			-0,2	-2,5%
ST 07	PLATING (BOTTOM) - Starbord	65	8		7,8			-0,2	-2,5%
ST 08	PLATING (BOTTOM) - Portside	66	8	7,8		-0,2	-2,5%		
ST 08	PLATING (BOTTOM) - Portside	67	8	7,9		-0,1	-1,3%		
ST 08	PLATING (BOTTOM) - Portside	68	8	8		0,0	0,0%		
ST 08	PLATING (BOTTOM) - Starbord	69	8		7,9			-0,1	-1,3%
ST 08	PLATING (BOTTOM) - Starbord	70	8		7,9			-0,1	-1,3%
ST 08	PLATING (BOTTOM) - Starbord	71	8		7,5			-0,5	-6,3%
ST 09	PLATING (SIDE) - Portside	72	6	5,5		-0,5	-8,3%		
ST 09	PLATING (SIDE) - Portside	73	6	6		0,0	0,0%		
ST 09	PLATING (SIDE) - Portside	74	6	5,4		-0,6	-10,0%		
ST 09	PLATING (BOTTOM) - Portside	75	6	5,5		-0,5	-8,3%		
ST 09	PLATING (BOTTOM) - Portside	76	6	5,5		-0,5	-8,3%		
ST 09	PLATING (BOTTOM) - Starbord	77	6		5,5			-0,5	-8,3%
ST 09	PLATING (BOTTOM) - Starbord	78	6		5,6			-0,4	-6,7%
ST 09	PLATING (BOTTOM) - Starbord	79	6		5,4			-0,6	-10,0%

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

Tel: 0034 620131124
email: ivo@oceanaval.com

THICKNESS MEASUREMENT - MEDICIÓN DE ESPESORES

Nombre del buque	CHARISMA	Matrícula	6-BA-2-56-04	Fecha y lugar	13 de julio de 2026
Nº IMO		Armador		Técnico	Ing. Ivo Matijasevic
NIB	294387	Informe nº	ES-IB08	Inspector autorizado:	

	ESTRUCTURA DEL BARCO/ STRUCTURAL MEMBER:	SECCIÓN ST10 a 16000 mm del espejo de popa							
	POSICIÓN DE LA ESTRUCTURA:		Espesor original/ Original Thickness (mm)	MEDICIÓN/ GAUGED		Disminución Babor (PS)/ Diminution (PS)		Disminución Estribor (SB) / Diminution (SB)	
	DESCRIPCIÓN/DESCRIPTION	Item nº		Babor (Portside)	Estribor (Starboard)	mm	%	mm	%
ST 09	PLATING (SIDE) - Starbord	80	6		5,6			-0,4	-6,7%
ST 09	PLATING (SIDE) - Starbord	81	6		5,6			-0,4	-6,7%
ST 09	PLATING (DECK) - Portside	82	5	4,82		-0,2	-3,6%		
ST 09	PLATING (DECK) - Starbord	83	5		4,8			-0,2	-4,0%
ST 10	PLATING (SIDE) - PS - Finos proa	84	6	5,7		-0,3	-5,0%		
ST 10	PLATING (SIDE) - PS - Finos proa	85	6	5,8		-0,2	-3,3%		
ST 10	PLATING (SIDE) - SB-Finos proa	86	6		5,5			-0,5	-8,3%
ST 10	PLATING (SIDE) - SB-Finos proa	87	6		6			0,0	0,0%
ST 10	PLATING (DECK) - Portside	88	5	4,9		-0,1	-2,0%		
ST 10	PLATING (DECK) - Starbord	89	5		4,5			-0,5	-10,0%

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

4.3- INSPECCIÓN A FLOTE - SALA DE MÁQUINAS

La descripción del presente apartado se realiza en base a la inspección visual realizada a bordo, en ningún caso se realiza una comprobación de diagnosis mediante ordenador ni se podrá valorar posibles incidencias que tenga el motor registradas en su unidad de control.



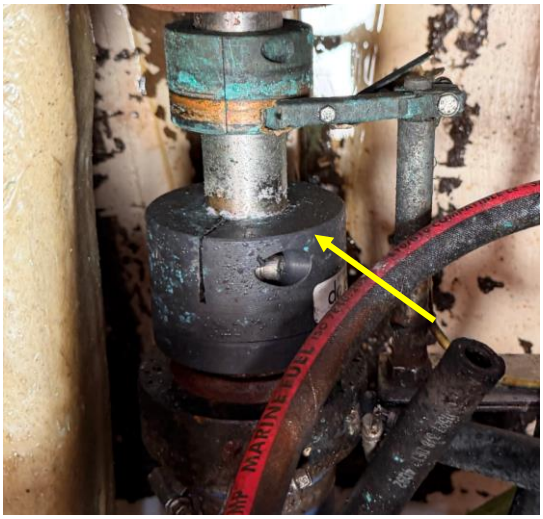
4.3.1- La primera observación es la gran cantidad de agua localizada en la sentina del motor, llegando hasta el nivel del cárter. Se desconoce el periodo y frecuencia con el que se inunda la sentina, pero es imprescindible que se localice y repare con la mayor brevedad la entrada de agua. Parte de la entrada de agua puede ser debido al estado del sello de la bocina, pero no se descarta otros orígenes. Es imprescindible limpiar y secar la sentina con mayor frecuencia para evitar los problemas de corrosión grave que esta sufriendo el motor y sus componentes auxiliares que a continuación se describen.

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)







Detalle de la sentina inundada y sello de la bocina con residuos de salitre.3

4.3.2- Debido a la humedad del compartimento el motor principal, YANMAR modelo 4JH4-HTE, está expuesto a unas condiciones ambientales agresivas que están provocando que gran parte de sus componentes periféricos y bloque motor presenten una oxidación moderada/grave, incrementando directamente la probabilidad de posibles averías para un motor con tan solo 454 h de servicio. Muchos de los componentes ya requieren un reacondicionamiento o sustitución para evitar posibles roturas en travesías de larga duración.

Los elementos críticos del motor detectados corresponden con:

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

4.3.3- Silent Blocks y polines de fijación: Corrosión elevada en los anclajes del motor y pernos de fijación, se recomienda la sustitución de los 4 puntos de anclaje.







4.3.4- Filtro de aire: La rejilla y cuerpo del filtro presenta síntomas de corrosión moderada:

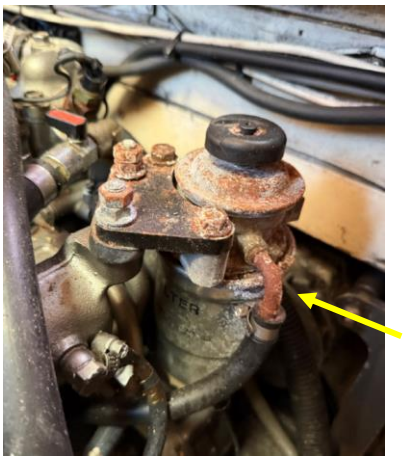


Partículas de salitre sobre componentes del turbocompresor.

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

4.3.5- Cazoleta del filtro de combustible: Presenta corrosión moderada, es recomendable lijar y aplicar una imprimación con base de epoxy para su protección. Se recomienda sustituir el codo de conexión a la manguera de combustible que alimenta la bomba, debido a la oxidación elevada del componente.



Detalle de la cazoleta, bomba manual y codo del filtro de combustible.

4.3.6- Existe corrosión en varios componentes perimetrales del sistema de refrigeración, aunque no se ha localizado fugas de agua en el momento de la inspección, se recomienda realizar una revisión mecánica del circuito y aplicar una imprimación de protección.



4.3.7- El bloque de la reductora comienza a presentar síntomas de corrosión y superficie sulfatada, es necesario realizar una limpieza de la zona para evitar que la humedad y salitre continuen afectando el material.

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)





4.3.8- Las correas del motor están afectando a un cable que se encuentra cercano a una de ellas, es necesario separar el cable mediante una brida para no ocasionar un mal mayor.



4.3.9- En la próxima parada en seco se recomienda revisar el prensaestopas de la bocina del eje.



OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

4.3.10- Durante la inspección se detecta que el nivel del líquido refrigerante del circuito cerrado del motor se encuentra por debajo del mínimo, se traslada la importancia de llenar el depósito al nivel correspondiente para evitar un sobrecalentamiento.



4.3.11- Continuando con la inspección de los componentes de la sala de máquinas, se han detectado varias incidencias que requieren intervención a la mayor brevedad.

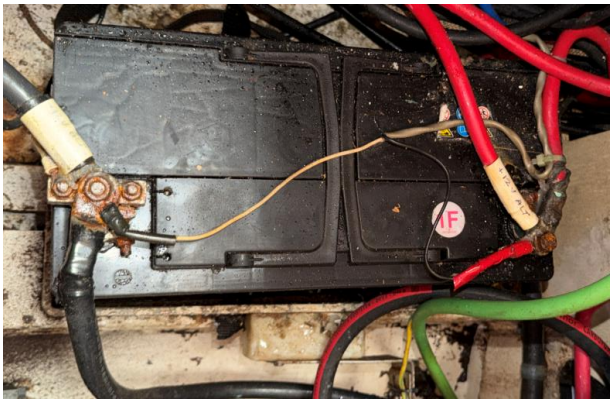
Las baterías de arranque se encuentran sin la correspondiente caja de protección y ventilación, presentando los bornes expuestos y susceptibles de entrar en contacto con agentes externos, así como de generar un riesgo ante la presencia de chispas o contactos accidentales.

Asimismo, se han observado varios empalmes en el cableado, así como signos de corrosión y sulfatación en los bornes de las baterías. Se recomienda desconectar las baterías para proceder a la limpieza y saneado de los bornes y conexiones, así como a la aplicación de grasa de silicio para la protección de los contactos eléctricos.

Una vez realizados estos trabajos, se deberá comprobar el correcto estado de las conexiones y garantizar la continuidad eléctrica y el adecuado funcionamiento del sistema de arranque.

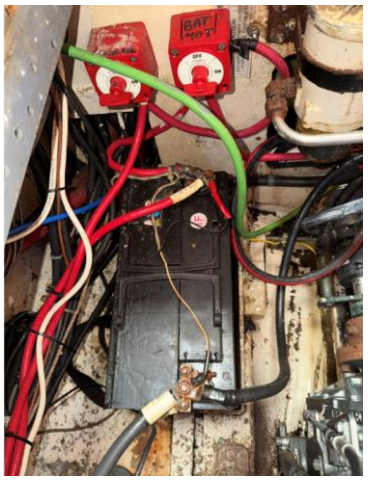
REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)



Batería de motor con síntomas de corrosión en bornes y residuos de agua sobre la batería.

4.3.12- Se detecta que todo el sistema de cableado se encuentra desprendido de sus soportes, descansando en muchas ocasiones sobre el plan de sentina, se recomienda realizar un peinado correcto de todo el sistema de cableado, fijado correctamente a las suportaciones sobre el techo de la sala de máquinas, debido al nivel de agua de las sentinas muchas conexiones del cableado se encuentran sulfatadas, pudiendo afectar al servicio que alimenta. Adicionalmente se detecta cableado en contacto con la tubería de escape, el cual es necesario separar de la superficie caliente y ubicar sobre las suportaciones dedicadas para ello.



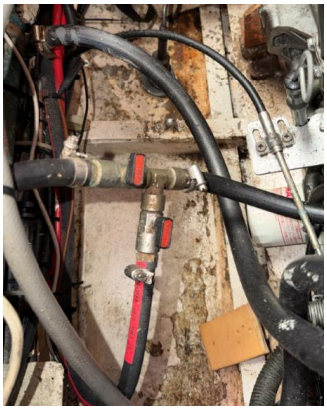
4.3.13- Los filtros decantadores de combustible, presentan síntomas de corrosión en todo su cuerpo y conexiones a las líneas de alimentación, no se aprecia síntomas de la bacteria del Diesel, se recomienda limpiar las cazoletas.

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

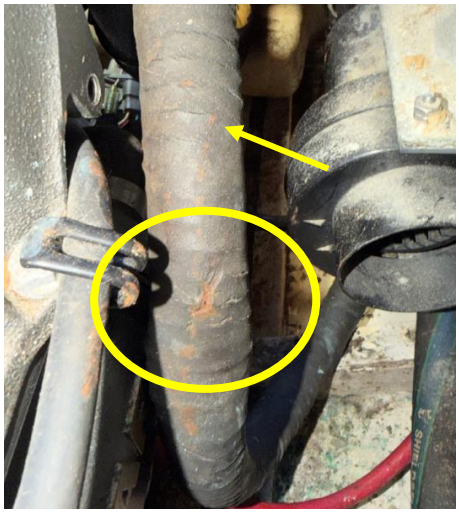
OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)



4.3.14- Los latiguillos del circuito de combustible se encuentran en correcto estado, no se aprecia grietas, o defectos en la integridad de la manguera. También se verifica su homologación ISO7840 para combustible.



4.3.15- La manguera de alimentación del escape húmedo se encuentra bastante deteriorada, se recomienda su sustitución que evite futuros poros y filtraciones durante la navegación.



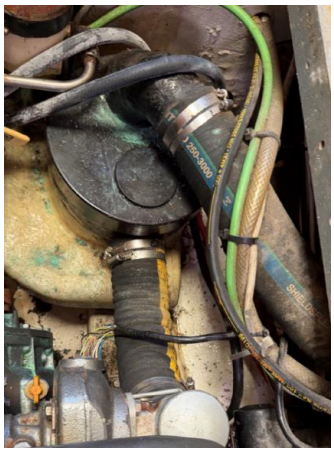
Manguera de refrigeración del escape húmedo agrietada.

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

4.3.16- La tubería flexible del sistema de escape se aprecia en buenas condiciones, solo es necesario revisar una de las bridas de unión al colector de escape que presenta residuos sulfatados, aunque durante las pruebas del motor no se detectaron fugas de agua y humos por la línea de escape





4.3.17- El grifo de fondo que alimenta la línea de refrigeración del motor se encontraba bloqueado, y no se ha podido comprobar el accionamiento de apertura y cierre.

Al tratarse de un grifo fabricado en nylon reforzado, se ha evitado aplicar una fuerza excesiva con el fin de prevenir una posible rotura del componente.

Este problema se ha detectado con varios grifos de otros servicios ubicados en la embarcación, se recomienda revisar el estado y funcionamiento de todos los grifos de fondo fabricados en este material. En aquellos casos en los que no sea posible garantizar su correcto accionamiento, se recomienda proceder a su sustitución por unidades nuevas del mismo tipo o por grifos fabricados en AISI 316, incorporando un aislamiento de nylon en el asiento para evitar el contacto directo entre materiales y minimizar el riesgo de corrosión galvánica.

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)





4.3.18- El filtro de la toma de mar del motor principal presenta gran cantidad de impurezas, se recomienda la limpieza para evitar una obturación del caudal de agua al motor que pueda perjudicar el régimen óptimo de temperatura.



Filtro principal obstruido por impurezas.

4.3.19- El sistema de ventilación de la sala de máquina no funciona, requiere sustitución, no se ha podido verificar su funcionamiento.



OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

4.3.20- Los tanques de combustible originales de la embarcación, ubicados en la sala de máquinas, fueron anulados. En su lugar, se instaló un depósito auxiliar de 80 L, homologado, equipado con indicador de nivel y boquerel de llenado.

Se ha comprobado que, en caso de volver a habilitar los depósitos originales, será necesario sustituir los elementos de la instalación de combustible, incluyendo las válvulas de paso y los latiguillos de salida de los depósitos.



Estado del tanque de combustible original con síntomas de corrosión en su estructura y válvulas.

4.4- PUESTA EN MARCHA DEL MOTOR.

Una vez supervisada toda la sala de máquinas se ha procedido con la puesta en marcha del motor principal con la finalidad de verificar el correcto funcionamiento y detectar las posibles anomalías de funcionamiento si las hubiera.

El motor se ha llevado desde su régimen ralentí de 600 rpm a 1800 rpm, comprobando las temperaturas en cada intervalo de 200 rpm, hasta llegar a su régimen de trabajo de 85 ºC, con una presión de aceite entre 3,5 bar y 3,7 bar. Todo correctamente indicado en el cuadro de la telemetría.

En el momento de la inspección, el cuadro de telemetría del motor presentaba **454 h** de servicio hasta la fecha.

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)



Cuadro telemetría, correcto funcionamiento de todos los parámetros: RPM, TºC motor, P aceite.

Se observa que el motor principal, independientemente de las incidencias localizadas en el bloque y sus periféricos, identificadas en el apartado anterior, presenta un funcionamiento correcto.

Durante la prueba de puesta en marcha no se han detectado averías graves que puedan implicar una pérdida de potencia durante la navegación, ni se han apreciado ruidos o vibraciones anómalas.

No se han observado pérdidas de aceite ni depósitos de carbonilla asociados a posibles fugas de gases de exhaustación en el interior de la sala de máquinas ni alrededor del turbocompresor. No se localiza restos de aceite en el turbo ni junta del cárter.

Tampoco se han detectado fugas de agua en las juntas ni en el retén de la bomba de refrigeración, ni en las juntas del enfriador.

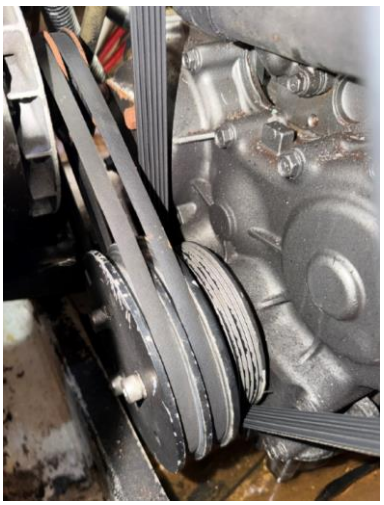


Las tapas del enfriador no presentan síntomas de filtración de agua.

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

Las correas del sistema de distribución se encuentran en buen estado y correctamente tensionadas sin detectar grietas por desgaste o antigüedad. Tampoco se ha detectado ruidos anómalos procedentes de los rodamientos.



Los alternadores presentan un funcionamiento correcto.

Durante el encendido de los motores no se han detectado ruidos ni vibraciones anómalas, siendo la fase de arranque correcta.

Aunque durante la inspección no se han detectado vibraciones anómalas en las suportaciones de los motores, se recuerda que los polines presentan un grado de corrosión moderado/grave. Debido a que estos componentes están sometidos a importantes esfuerzos y ciclos de fatiga durante el funcionamiento del motor, se recomienda su sustitución preventiva con el fin de evitar un posible fallo o rotura repentina durante la navegación.

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)



Polín del motor afectado por corrosión.

En general el motor principal se encuentra en buenas condiciones, pero es necesario adoptar acciones correctivas respecto la gran cantidad de agua que se acumula en la sentina de la sala de máquinas generando oxidación y corrosión en los componentes del motor que pueden desencadenar en una avería en un corto período de tiempo.

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

4.5- OTROS SISTEMAS AUXILIARES

4.5.1- El sistema de baterías de servicios está conformado por un banco de 24 V – 220 AH AGM, correctamente estibado bajo los asientos del salón. Las baterías de servicios, se encuentran en perfecto estado, se ha comprobado la tensión nominal y está por encima de 12,8 V. no se ha detectado ningún borne sulfatado. Aunque se recomienda aplicar una pequeña cantidad de grasa en los bornes para proteger de posibles reacciones de sulfato de plomo.



4.5.2- Grupo generador: La embarcación dispone un grupo auxiliar ubicado en un compartimento del salón, que no ha sido posible realizar su puesta en marcha. Inicialmente se comprueba que la línea de arranque no dispone tensión, se recomienda realizar la revisión mecánica correspondiente.

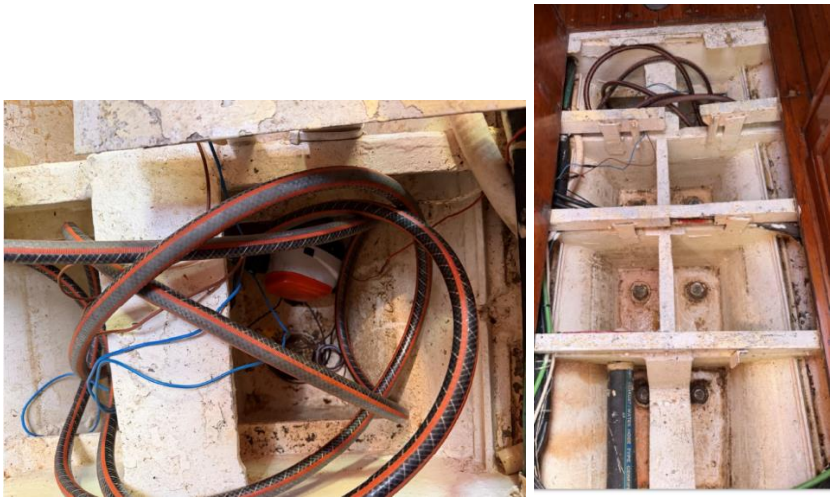
REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)



4.5.3- Sistema de achique de la embarcación: Se deberá realizar una revisión eléctrica de todas las bombas de achique dispuestas en la embarcación ya que existen varias unidades con fallo eléctrico.

- Compartimento servo-timón: Funcionamiento correcto.
- Compartimento motor: No funciona.
- Compartimento sección media proa de la sala de máquinas: la bomba funciona correctamente, pero no dispone alarma de sentinas, además los compartimentos que debe achicar no se encuentran conectados mediante pequeñas groeras que faciliten discurrir el agua hacia la bomba. Se recomienda mejorar el sistema de canalización hacia la bomba, actualmente se dispone un empalme de manguera adicional que permita achicar completamente el compartimento.



1 Detalle tronco de sentina de la sección media.

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

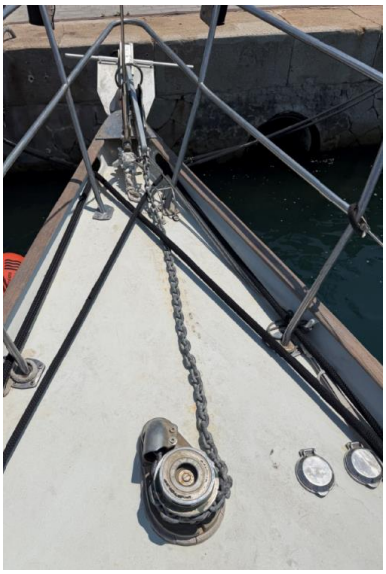
- Compartimento proa del mástil: Funcionamiento correcto.

Adicionalmente se recomienda instalar una alarma de sentina con el dispositivo automático de encendido en cada una de las bombas, e independizar los ramales de achique de cada uno de los compartimentos.

- La bomba de achique manual de emergencia funciona correctamente.



4.5.4- El molinete del ancla se acciona correctamente. El estado de la cadena es satisfactorio, no se aprecia afectación por corrosión en la cadena y ancla.



4.5.5- También se ha comprobado el correcto funcionamiento los winches eléctricos ubicados en la cubierta principal bajo el mástil.

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

4.5.6- La bomba que alimenta el circuito a presión de agua potable de la embarcación funciona correctamente con una presión y caudal óptimo, se ha comprobado todos los lavamanos y duchas, junto con las descargas de los WC, sin detectar ninguna incidencia.









4.5.7- Aunque la bomba de agua dulce funciona correctamente, se recomienda, realizar un mantenimiento general con sustitución de los filtros

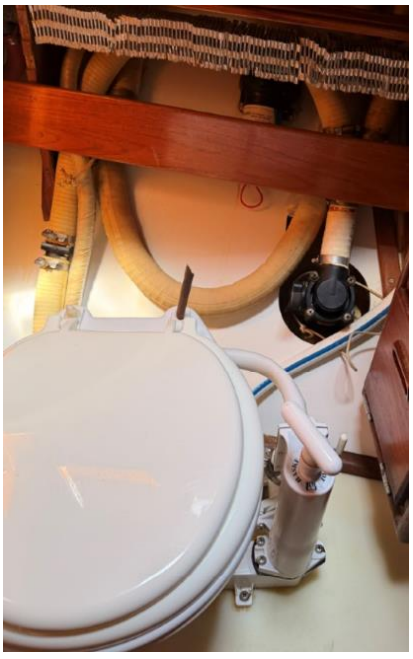
REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

dispuestos en la línea, así como sustituir las mangueras de alimentación que presentan desgaste y se desconoce el estado interior de las paredes.



4.5.8- La bomba del sistema de aguas grises de la embarcación funciona correctamente, se ha verificado el funcionamiento de todos los WC, como acción de mantenimiento se recomienda sustituir el kit de válvula antirretorno de la bomba manual.





OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

4.5.9- El sistema de desalinización y potabilizadora se encuentra averiado y requiere reparación, no se ha podido comprobar su funcionamiento.

4.5.10- La iluminación interior y luces de cortesía, funcionan correctamente, aunque existen algunas con las bombillas fundidas que requieren sustitución como son dos unidades en el camarote de proa, en el salón la ubicada a popa estribor y en la cabina de popa donde fallan las tres iluminaciones existentes.









OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

4.5.11- La embarcación dispone sistema de calefacción y termo de agua que funcionan correctamente.

El sistema de A/C se encuentra averiado, requiere reparación por parte de empresa especializada.





Caldera para la climatización, funciona correctamente.

4.5.12- La cocina de gas funciona correctamente, se verifica que dispone los elementos de seguridad reglamentarios como el detector de gas butano, válvula de corte y manguera homologada de gas, así como la bombona ubicada en un compartimento separado como el de popa.



REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)





4.5.13- El frigorífico de la embarcación se encuentra averiado.



REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
COLEGIO OFICIAL
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

4.6- EQUIPO ELECTRÓNICO Y DE RADIOCOMUNICACIONES.

4.6.1- Todos los equipos de radiocomunicaciones, intercomunicadores interiores y cuadro eléctrico se han probado con los siguientes resultados

- Radio VHF fijos: Funciona correctamente en emisión y recepción de la comunicación.
- VHF SAILOR: No se ha podido comprobar su funcionamiento, se traslada que se encuentra averiado.
- GPS. Funciona correctamente, se obtiene posición.
- Radar: No se ha logrado obtener señal.
- AIS: Funciona correctamente.
- Piloto Automático B&G: Funciona correctamente.
- Echo Sounder: Funciona correctamente.
- Anemómetro: Funciona correctamente.
- Veleta: Funciona correctamente.
- Corredera: Funciona correctamente.



Toda la telemetría de la consola de gobierno junto con los sistemas de radionavegación (a excepción del radar y VHF SAILOR), funcionan correctamente

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)



Correcto funcionamiento del piloto automático B&G.

Toda la telemetría del motor y embarcación correspondiente a sensores de temperatura, presión, RPM, indicador de timón, consumo, funciona correctamente.

4.6.2- Se ha comprobado el correcto funcionamiento del cuadro de maniobra eléctrico de 24 V y 220 V dispuestos en la mesa de cartas.

El cuadro de 220 V solo se encuentra alimentado por la conexión a tierra y mediante el inverter, debido a que no se dispone el grupo generador operativo.



Correcto funcionamiento de los indicadores de tensión e interruptores de servicios con indicador LED.

Se ha comprobado el funcionamiento de toda la telemetría del cuadro de 24 V, así como los indicadores e interruptores de todos los servicios de C.C.

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC



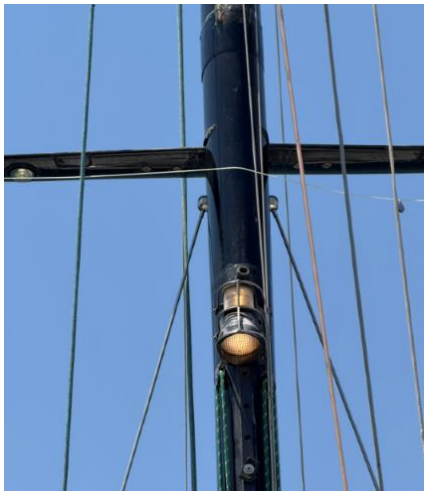
4.6.3- Luces de navegación: Se comprueba el encendido de las luces de posición de Er, Br, todo horizonte-fondeo, y alcance de proa.





OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC



Todas las luces de navegación se han encendido correctamente

4.7- EQUIPAMIENTO SALVAMENTO

Se dispone de todo el equipo náutico y de salvamento que debe dotar la embarcación por el tipo de navegación que actualmente es costera ampliada (hasta 12 millas), aunque el material se encuentra caducado de sus correspondientes revisiones anuales, tal como se verifica a continuación, es indispensable realizar las revisiones antes de salir a la mar:

- La radiobaliza tiene el hidrostático caducado desde septiembre 2024, así como su correspondiente lectura anual. La batería tiene fecha de caducidad septiembre 2026
- Los equipos C.I. requieren realizar su revisión anual caducada en abril 2024.
- La embarcación no dispone balsa salvavidas.
- Falta la rabiza del aro salvavidas.
- La pirotécnica es correcta y está vigente.

En caso de proyectar la embarcación para navegación en ZONA 1-OCEÁNICA ILIMITADA, se aporta el equipamiento adicional a complementar.

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

EQUIPO DE SEGURIDAD Y PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DE EMBARCACIONES DE RECREO

Tabla preparada por el Área Funcional de Náutica de Recreo según RD 339/2021 Y RD1185/2006 con el único fin de facilitar la consulta
Para cualquier duda véase el texto normativo correspondiente, único texto con valor legal

Elemento↓ \ Zona navegación →	1	2	3	4	5	6	7
Balsa salvavidas p/ 100% pax [1] SOLAS (RD 701/2016) u otras (ISO 9650) con homologación DGMM	SOLAS paq.emergencia tipo A	SOLAS u otras con paquete emergencia tipo B					
Chalecos salvavidas [2 3] SOLAS o CE (Regl. UE 2016/425)	= nº pax+1 CON LUZ	= nº pax CON LUZ		= nº pax con luz si navegación nocturna			
> Flotabilidad mínima chalecos>	275 N	150 N			100 N		
Aros salvavidas (1 con luz y rabiza)	2	1	1	1			
Bengalas de mano	6	6	6	3	3	3	
Cohetes con luz roja y paracaídas	6	6	6	3			
Señales fumígenas flotantes	2	1	1				
Luces y marcas de navegación según COLREG 1972	SOLAS (RD 701/2016) o aprobadas por cualquier Estado miembro UE			Si nav. diurna y L_T < 12 m: solo visibilidad ≥ 1 mn Si nav. diurna y L_T < 7 m solo linterna color blanco			
Bocina de niebla a presión manual [4]	1	1	1	1	1	1	1
Campana ø 200 mm (si L_T > 20 m)	1	1	1	1	1	1	1
Compás de gobierno (RD 701/2016, válido bote salvavidas/rescate)	1 con iluminación y tablilla de desvíos (rev. 5 años)		1	1	Embarcaciones de categoría A y B con cabina de gobierno o navegación		
Compás de marcaciones	1	1					
Sextante (+tablas nav.astronómica)	1						
Cronómetro	1						
Cartas náuticas	Cartas y planos de la zona de navegación + los útiles necesarios para su uso.				Embarcaciones de categoría A y B con cabina de gobierno o navegación		
Publicaciones náuticas navegación	Libros de faros y señales de niebla, Derroteros, Anuario de Mareas (salvo en Mediterráneo)				Embarcaciones de categoría A y B con cabina de gobierno o navegación		
Publicaciones náuticas radio[5]	Manual SMM Manual SMS Lista IV de UIT CIS	Libro de radioseñales					
Diario de navegación	1						
Prismáticos	1	1	1	1	Embarcaciones de categoría A y B con cabina de gobierno o navegación		
Barómetro	1	1					
Pabellón nacional	1	1	1	1	1	1	1
Código de banderas (mínimo banderas "C" y "N")	1 Mín. 60x50 cm	1					
Linterna estanca (con bombilla y pilas de respeto)	1	1	1	1	1	1	1
Reflector de radar (sólo para casco no metálico)	1	1	1	1	1	1	1
Tabla señales de salvamento (CIS) (si monta equipos radioeléctricos)	1	1	1	1	1	1	1
Tabla de banderas de señales (CIS) (si monta equipos radioeléctricos)	1	1	1	1	1	1	1
NAVTEX	1						
Radioteléfono ondas hectométricas (MF/HF) con LSD	SOLAS						
Radioteléfono ondas métricas (VHF) con LSD (con GPS si es fijo)	FIJO + PORTÁTIL[6]		FIJO		FIJO o PORTÁTIL		
Respondedor de radar 9 GHz	1	1 [6]					
Radiobaliza 406 MHz	SOLAS	SOLAS	SOLAS				
Botiquín + Guía Sanitaria	Trip. Profesional: RD 258/1999+Orden PRE/3598/2003 Tripulación NO profesional: Tipo Balsa de Salvamento				Ídem si tripulación profesional		
Medios de gobierno de emergencia	En las embarcaciones de vela y en las de un solo motor si el gobierno es a distancia (excepto si el motor es fueraborda o de transmisión en Z)						
Estachas de amarre	2 (de longitud y resistencia adecuados a la eslora de la embarcación)						
Bichero	1	1	1	1	1	1	1
Inflador + juego de reparación de pinchazos	En embarcaciones neumáticas rígidas y semirrígidas						

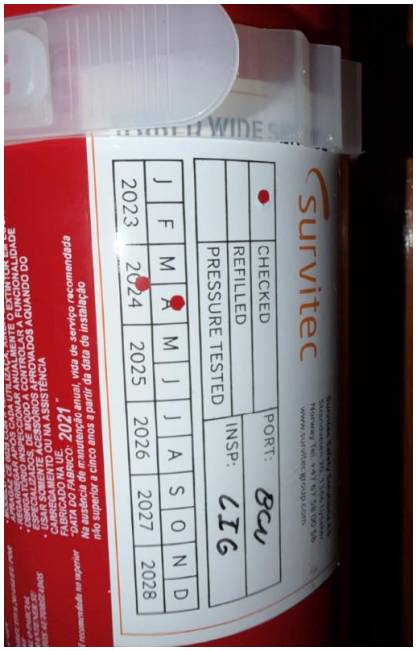
OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC





Detalle del hidrostático de la radiobaliza caducado.





Extintores caducados, requieren realizar la revisión correspondiente.

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC



Pirotecnia vigente.

4.8- MOBILIARIO Y TAPICERÍA

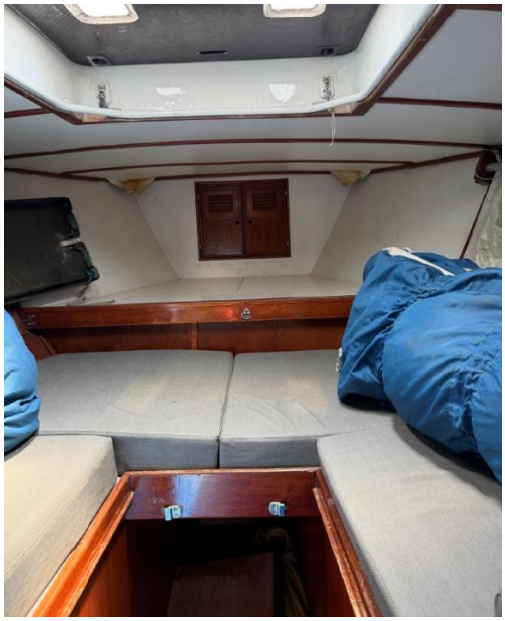
4.8.1- Todo el mobiliario interior (vestíbulo, habitaciones, cocina y aseo) se encuentra en buen estado de conservación, presentando únicamente un desgaste normal y acorde con los años de servicio de la embarcación. No se aprecian picaduras en la madera ni afectaciones significativas derivadas de la humedad.

El tejido de los sofás interiores se encuentra en buen estado. No se aprecian roturas ni deterioros en el tejido ni en las costuras, y las espumas presentan igualmente un estado correcto. El tapizado de los techos y mamparos presenta un desgaste normal.



REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)




Se comprueba el buen estado en que se encuentra los tejidos de las tapicerías y forros de interiores

4.8.2- Existe algunas zonas locales, correspondientes con escotillas practicables de acceso o portillos que tiene el barniz de protección desgastado, debido a los rozamientos con elementos externos. Se recomienda aplicar un lijado de la superficie y aplicar una protección con tapa-poro y posteriormente barniz incoloro o aceite de protección, como OWATROL o EPIFANES.




REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

4.8.3- Se aprecia un buen estado de las espumas de todos los cojines, así como los colchones de los camarotes.



4.8.4- Se ha comprobado el correcto sistema de estanquiedad y cierre de los portillos laterales, sin detectar indicios de filtraciones.







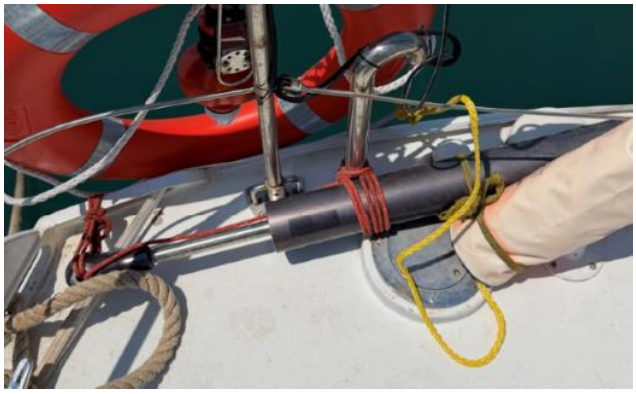
REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
COLEGIO OFICIAL
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

4.9- INSPECCIÓN VISUAL DE JARCIA Y ARBOLADURA.

Se procede con una inspección visual del estado del aparejo velar, desde cubierta, sin poder diagnosticar las posibles incidencias en la arboladura y jarcia de la parte superior.

Iniciando la inspección desde popa se comprueba que el pistón hidráulico del backstay se encuentra anulado, posiblemente por avería, en su lugar se ha colocado un tensor mecánico.

2 Detalle del pistón del backstay y fijación provsional del backstay.

Se comprueba el funcionamiento de los winches mecánicos y eléctricos con funcionamiento satisfactorio, excepto el winche BARIENT de babor, que tiene las manivelas y mecanismo averiado.




OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC



3 Winche BARIENT de babor averiado.

La botavara de la embarcación de fibra de carbono, no presenta deformaciones, deslaminaciones o golpes de envergadura en la estructura. Se localiza impactos superficiales debido al desgaste normal en las maniobras con la vela mayor.

El sistema de contra hidráulica de la botavara, no se pudo verificar al encontrarse anulado, según indicaciones del responsable de mantenimiento.



Contra de la botavara anulada.



Estado de la fibra de carbono que compone la estructura de la botavara.

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

El día de la inspección se detecta que la tapa de popa de la botavara no se encuentra fijada en su sitio.



La estructura del mástil principal, fabricada en fibra de carbono, presenta visualmente un buen estado de conservación. No se han observado roturas en las fibras, golpes ni otros daños aparentes que puedan comprometer su integridad estructural.

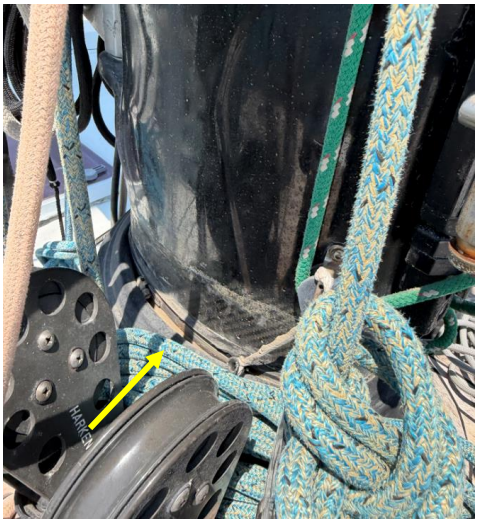




Se recomienda revisar el sellado del paso del mástil hacia el interior del salón, ya que se han localizado indicios de filtración de agua desde cubierta hacia el interior. Estas filtraciones discurren hasta la zona de fijación del pie de mástil.

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)



Revisar junta de estanquidad en el paso del mástil por la cubierta.

El mecanismo de fijación del mástil al casco se aprecia en buen estado, sin grietas en los cordones de soldadura, rotura del material o afectación por corrosión. Los pernos de fijación se encuentran en buen estado.

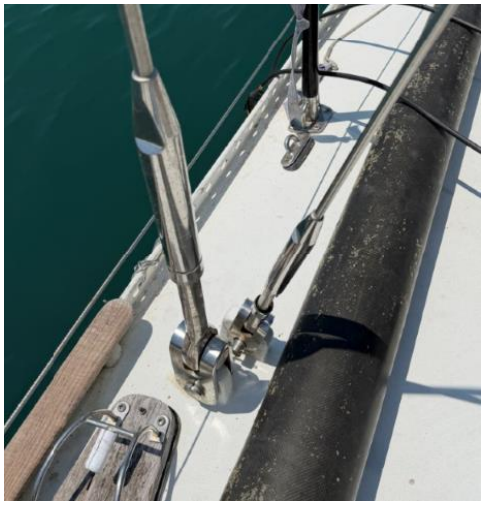


Los cables del aparejo, como el stay de proa, y obenques transversales, tienen la tensión adecuada y están correctamente fijados a la cubierta.



OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC





Estado de la fijación de los obenques, se aprecia una correcta tensión y anclaje a la cubierta.

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

5- CONCLUSIÓN

Una vez finalizado el presente informe, correspondiente a la inspección realizada en dique seco y a flote de la embarcación motovelero PALMER JOHNSON, denominada "CHARISMA", se realiza el siguiente resumen, actuando con la mayor objetividad posible, con el fin de que el interesado pueda conocer el estado actual de la embarcación.

Se trata de una embarcación que, teniendo en cuenta su edad, ha recibido un cuidado adecuado. No obstante, se aprecia una falta de mantenimiento general que está provocando el deterioro de diversos componentes y equipos de los distintos servicios de a bordo, lo que podría desencadenar averías. Es imprescindible mantener y reforzar las labores de mantenimiento y conservación del casco, motor y equipos auxiliares, con el fin de garantizar la seguridad y navegabilidad de la embarcación y de su tripulación.

Respecto a la inspección en seco, se ha revisado la totalidad de la estructura accesible, sin detectar daños estructurales en la carena y orza. Al disponer el casco de un recubrimiento completo de masilla, se han verificado por el interior, en las zonas accesibles, los espesores mediante ultrasonidos, obteniéndose resultados satisfactorios, sin superar el 15 % del límite establecido por la Orden 3384/1971 (Reglamento de reconocimiento de buques). Por lo tanto, a partir de las comprobaciones realizadas, la integridad estructural del casco se considera satisfactoria.

El forro del francobordo presenta algunos rasguños y golpes superficiales en la masilla de recubrimiento, probablemente procedentes de las maniobras de amarre y abarloamiento, sin apreciar afectación en la estructura de aluminio.

La pintura de la embarcación presenta diversos rasguños y manchas que podrían reducirse mediante un pulido. No obstante, teniendo en cuenta las reparaciones no estructurales que deben realizarse y que se han detallado en el presente informe, podría ser conveniente valorar la aplicación de un nuevo esquema de pintado en todo el francobordo.

La hélice, el eje y el arbotante no presentan signos apreciables de corrosión galvánica. La protección galvánica se considera correcta y el desgaste del ánodo, normal. El eje

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

tampoco presenta holgura. No obstante, se recomienda revisar el estado del prensa-estopas, ya que se han localizado indicios de filtración de agua hacia la sala de máquinas. Deberá comprobarse si dicha filtración se debe a una falta de ajuste o si, por el contrario, el retén cerámico no se encuentra en condiciones adecuadas, siendo necesario su sustitución para evitar la filtración al interior del compartimento.

Por el contrario, la pala del timón presenta una ligera holgura tanto en sus movimientos axiales como rotacionales, por lo que se recomienda revisar el conjunto y, en su caso, sustituir el casquillo de la limera, así como los guardines del mecanismo de maniobra.

La hélice tampoco presenta signos de cavitación ni golpes o deformaciones apreciables en sus palas.

A bordo de la embarcación se ha comprobado el estado de la sala de máquinas, apreciándose una falta de mantenimiento general. En particular, se ha observado una acumulación de agua en la sentina, cuyo nivel ha llegado a sumergir parcialmente el cárter del motor principal. El ambiente húmedo y salino existente está afectando de forma significativa a diversos componentes del motor principal y auxiliares, desencadenando una corrosión moderada que podría afectar a su correcto funcionamiento durante la navegación.

También se ha detectado un nivel insuficiente de líquido refrigerante, encontrándose por debajo del mínimo recomendado por el fabricante. Estos indicadores, junto con los descritos en el presente informe, evidencian una falta de supervisión y mantenimiento continuado de determinados sistemas de la embarcación.

Durante la puesta en marcha, el motor arrancó correctamente y fue probado a diferentes regímenes de funcionamiento, sin que la temperatura superase los 85 °C. Asimismo, trabajando aproximadamente al 70 % del régimen, no se detectaron fugas de aceite, agua o combustible en los correspondientes circuitos de lubricación, refrigeración y alimentación. No obstante, se recuerda la importancia de mantener la sala de máquinas limpia y seca, así como de realizar los mantenimientos establecidos por el fabricante de acuerdo con las horas de funcionamiento del motor.

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

Existen diversos equipos auxiliares de la embarcación que requieren revisión y mantenimiento, entre ellos el grupo electrógeno, la potabilizadora, los equipos de aire acondicionado, las bombas de presión, el sistema de agua y los sistemas de ventilación de la sala de máquinas.

En la inspección visual del aparejo y jarcia se ha detectado que existe varios componentes averiados como son la contra, el pistón de fijación del back stay, y un winche. Aún así no se ha detectado visualmente deslaminación o golpes que hayan afectado a la integridad estructural de la arboladura. Se ha verificado todas las fijaciones de la jarcia sin apreciar defectos no satisfactorios, excepto el correspondiente con el backstay de popa. También se ha verificado la correcta fijación del mástil al casco, aunque es necesario mejorar la estanquidad en la zona de cubierta.

Aun realizando la inspección visual, se recomienda una inspección exclusiva mediante un rigger que verifique el estado de todos los componentes del aparejo y jarcia, desde la parte superior del mástil hasta la cubierta.

Todo el mobiliario interior se encuentra en buenas condiciones, la madera no presenta daños o picaduras. El tapizado del interior presenta su desgaste normal acorde con su uso y antigüedad.

Se ha comprobado el funcionamiento de los electrodomésticos de la embarcación, detectándose una avería en el frigorífico.

La cubierta de teca se encuentra en buen estado general, sin presentar fisuras apreciables en la madera ni un deterioro significativo de las juntas de unión.

Los equipos de radionavegación, telemetría y el sistema eléctrico funcionan correctamente, quedando pendiente la reparación del equipo VHF Sailor.

La radiobaliza y el sistema de protección contra incendios, compuesto por los extintores, se encuentran caducados desde septiembre de 2024 y abril de 2024, respectivamente, por lo que es necesario realizar las correspondientes revisiones.

Por último, se ha revisado la documentación de la embarcación, con la particularidad que el **permiso de navegación** se encuentra **caducado** desde el 5 de febrero de 2026,

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

por lo que la embarcación no dispone actualmente de autorización para navegar hasta que se renueve el correspondiente documento ante la Capitanía Marítima.

Tras agrupar en estas conclusiones los aspectos más identificativos durante la inspección, se considera que la embarcación presenta, en términos generales, un estado aceptable, teniendo en cuenta su edad. No obstante, resulta imprescindible adoptar, con la mayor brevedad, las medidas de mantenimiento y reparación indicadas en el presente informe, con el fin de garantizar que la embarcación pueda disponer de unas condiciones adecuadas de navegabilidad y seguridad durante sus travesías.



Ivo Matijasevic

Ing. Naval y Oceánico

Nº Colegiado 3174

Firmado en Barcelona, a 10 de agosto de 2026

El ingeniero firmante, provisto de documento nacional de identidad número 47482194-M y domicilio en el número 75 de la calle Sant Isidre de Sant Carles de la Rápita, mediante el presente y en cumplimiento de lo dispuesto en la legislación vigente, bajo promesa, QUE:

La valoración de la embarcación PALMER JOHNSON de nombre “CHARISMA”, ha sido emitida por este ingeniero bajo la promesa de decir la verdad, actuando con la mayor objetividad posible, tomando en consideración tanto lo que pueda favorecer como lo que sea susceptible de causar perjuicio a las partes.

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

6- RESUMEN INTERVENCIONES CHARISMA

INTERVENCIONES EMBARCACIÓN CHARISMA

		PRIORIDAD DE INTRVENCIÓN		
	CONCEPTO	LEVE	MODERADA	INMEDIATA
1	Reparar rasguños del francobordo ER y BR, roda y espejo de popa	X		
2	Reparar golpes de la roda y espejo de popa		X	
3	Instalar protección en inoxidable en la roda de proa, para la maniobra de fondeo	X		
4	Reparar rozaduras en las aletas de babor	X		
5	Reemplazar silicona de sellado de los pasacascos afectados		X	
6	Revisar holgura del timón y sustituir casquillo de la limera		X	
7	Mejorar sistema de achique, instalar sensor de alarma y encendido automático.			X
8	Instalar válvulas de cierre en cada una de las descargas bajo la flotación			X
9	Reparar las bombas de achique averiadas			X
10	Mejorar la canalización del compartimento de la sección media para facilitar el achique		X	
11	Revisar fijación de la cornamusa aleta Br	X		
12	Revisión de la fijación de candelero de proa BR		X	
13	Revisar estanqueidad en el paso del mástil por la cubierta principal			X
14	Reparar contra de la botavara		X	
15	Reparar pistón de fijación del backstay		X	
16	Revisión del winche de babor vertical		X	
17	Achicar sentinas de la sala de máquinas			X
18	Reemplazo de los polines de popa del motor principal		X	
19	Añadir liquido refrigerante del circuito cerrado			X
20	Limpieza del salitre del bloque motor			X
21	Peinado y fijación de los cables de la sala de máquinas			X
22	Ubicar batería del motor en una caja protectora correctamente fijada			X
23	Sustituir manguera de refrigeración de la línea de escape		X	
24	Revisar grifos de fondo en la próxima varada		X	

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

25	Sustitución de los guardines del sistema de maniobra del timón		X	
26	Reparar potabilizadora	X		
27	Reparar sistema A/C	X		
28	Reparar frigorífico	X		
29	Reparar grupo generador		X	
30	Revisar funcionamiento del VHF Sailor			
31	Revisar equipamiento contra incendios y salvamento			X
32	Realizar la renovación del permiso de navegación			X

* Se deberá revisar la tabla de equipamiento complementario, definido en la pág 56 (Equipamiento de salvamento), si se desea modificar la zona de navegación

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

7- SEGUNDO RECONOCIMIENTO – COMPROBACIÓN DE INTERVENCIONES.

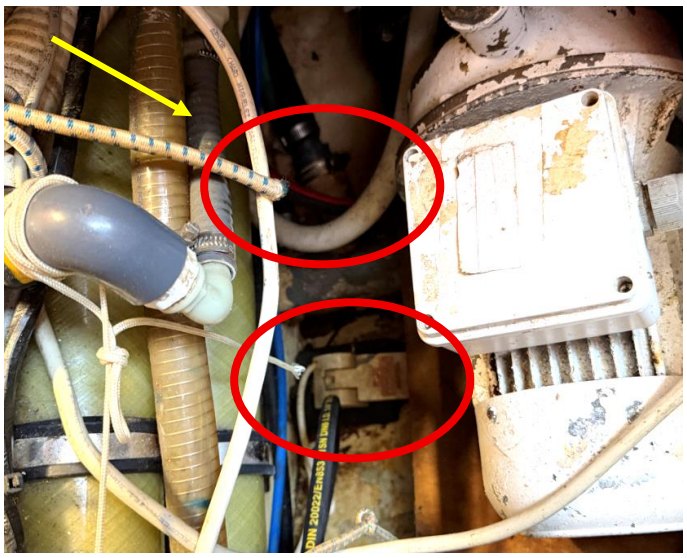
Una vez comunicado y analizado el presente informe técnico de la embarcación, el armador toma las medidas y acciones correctivas necesarias para resolver los puntos de mayor criticidad notificados en la tabla resumen del apartado 6. *Resumen Intervenciones CHARISMA*.

Con la finalidad de supervisar y comprobar la adecuación de los apartados relacionados con las intervenciones inmediatas y un correcto mantenimiento preventivo se realiza un segundo reconocimiento el día 06/10/2026 con los siguientes resultados:

SISTEMA DE ACHIQUE (Puntos 7,8,9)

ESTADO	Satisfactorio con deficiencias leves

Se ha verificado el correcto funcionamiento de todas las bombas de achique a excepción de la ubicada a popa de la sala de máquinas que no se ha podido accionar. Se ha comprobado que el flotador tampoco da señal, se recomienda su verificación



4 Se identifica el sistema automático que requiere revisión y toma de achique que no se ha podido accionar.

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

ACHIQUE DE LA SENTINA DE LA SALA DE MÁQUINAS Y LIMPIEZA BLOQUE MOTOR (Punto 17 y 19)

ESTADO Satisfactorio

Se verifica la sentina seca y limpia. También se comprueba el bloque sin residuos de salitre.



POLINES DEL MOTOR (Punto 18)

ESTADO Satisfactorio

Se han saneado y pintado para su correcta protección



REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

LÍQUIDO REFRIGERANTE (Punto 19)

ESTADO Satisfactorio

Correcto nivel del líquido de refrigeración.



LIMPIEZA DEL BLOQUE MOTOR (Punto 20)

ESTADO Satisfactorio

El bloque motor se encuentra limpio y seco, también se ha mejorado el sello de unión de la manguera de escape al colector detectado en el apartado 4.3.16 del presente informe.





REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

BATERÍA Y SISTEMA ELÉCTRICO DE LA SALA DE MÁQUINAS (Punto 21 y Punto 22)

ESTADO Satisfactorio

Se comprueba el acondicionamiento del sistema de cableado, y la disposición de la batería en una caja protección fijada a la estructura, solucionando las incidencias detectadas en los apartados 4.3.11 y 4.3.12.



REVISAR CIERRE Y APERTURA DE LOS GRIFOS DE FONDO (Punto 24)

ESTADO Satisfactorio

Se ha verificado el correcto cierre de los grifos de fondo y la limpieza del filtro de la toma de mar, que se encuentra en óptimas condiciones.





OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

EQUIPO CONTRA INCENDIOS Y SALVAMENTO (Punto 31)

ESTADO Satisfactorio

Se comprueba la renovación del sistema de extintores y salvamento, vigentes en la fecha del segundo reconocimento realizado .



PERMISO DE NAVEGACIÓN (Punto 32)

ESTADO Satisfactorio

Se verifica la vigencia del permiso de navegación hasta el 02/09/2031.

CERTIFICADO DE
CERTIFICATE OF

REGISTRO ESPAÑOL
SPANISH REGISTRY

PERMISO DE NAVEGACIÓN
EMBARCACIONES DE RECREO

Fecha de Validez: 02/09/2031

N.I.B: 294387

Nombre		Indicativo de matrícula	Marca	Modelo	Número Serie
CHARISMA		6ª BA-2-56-04	POST-CONSTRUCCION	PALMER JOHNSON.SP ARKMAN STEPHENS PJ-114	ESIMP00033X070
Material casco	Propulsión	Combustible	Eslora (ISO)	Categoría Diseño/Zona de navegación	
ALUMINIO	Intraborda		17,05	Según Certificado de Navegabilidad vigente	
Año construcción	Nº de motores	Nº máximo de personas a bordo		Titulación mínima requerida	
1970	1	Según Certificado de Navegabilidad vigente		SEGÚN ZONA DE NAVEGACIÓN Y CARACTERÍSTICAS DEL BARCO	
Propietarios	Apellidos y nombre	Domicilio		Número (*)	Nacionalidad
1.	FUNDACIÓ PRIVADA PER LA NAVEGACIÓ OCEÀNICA BARCELO	MOLL LLEVANT, 1 (BARCELONA)		(2) G64191679	ESPAÑA

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)



Ivo Matijasevic

Ing. Naval y Oceánico

Nº Colegiado 3174

Firmado en Barcelona, a 07 de octubre de 2026

El ingeniero firmante, provisto de documento nacional de identidad número 47482194-M y domicilio en el número 75 de la calle Sant Isidre de Sant Carles de la Rápita, mediante el presente y en cumplimiento de lo dispuesto en la legislación vigente, bajo promesa, QUE:

El segundo reconocimiento realizado en la embarcación PALMER JOHNSON de nombre “CHARISMA”, ha sido emitida por este ingeniero bajo la promesa de decir la verdad, actuando con la mayor objetividad posible, tomando en consideración tanto lo que pueda favorecer como lo que sea susceptible de causar perjuicio a las partes.

REGISTRO DE TRABAJOS PROFESIONALES
REGISTRO Nº : 3174/0114/98-01
FECHA : 8/10/26
COLEGIADO : 3174 IVO MATIJASEVIC

OCEANAVAL
Naval Architect Ivo Matijasevic
Phone: 0034 620 13 11 24
St. Carles de la Rápita (Tarragona – SPAIN)