



Salvamento
Marítimo

CONSEJOS PRÁCTICOS DE SEGURIDAD EN

ACTIVIDADES NÁUTICAS



CENTROS DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO

CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO (A CORUÑA)

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

CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO (ALGECIRAS)

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

CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO (ALMERÍA)

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

CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO (BARCELONA)

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

CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO (BILBAO)

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

CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO (CÁDIZ)

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

CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO (CARTAGENA)

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

CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO (CASTELLÓN)

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

CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO (FINISTERRE)

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

CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO (GIJÓN)

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

CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO (HUELVA)

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

CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO (LAS PALMAS)

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

CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO (PALMA)

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

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

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

CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO (SANTANDER)

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

CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO (TARIFA)

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

CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO (TARRAGONA)

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

CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO (VALENCIA)

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

CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO (VIGO)

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

CENTRO NACIONAL DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO (MADRID)

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

www.salvamentomaritimo.es

Llamadas de emergencias: CANAL 16 de VHF / 112 / 900 202 202

ÍNDICE

1. Salvamento Marítimo	2
2. Seguridad en embarcaciones de recreo	5
Antes de zarpar	6
Estado general de la embarcación	6
Equipo y material de seguridad obligatorio a bordo	7
Equipos de radiocomunicaciones	11
¿Llevamos la documentación?	15
Planificar la salida	15
Información meteorológica	17
Preparar a la tripulación	19
Lista de comprobación	21
Durante la navegación	22
Prevenir los abordajes	22
Anuncios de mal tiempo	23
Bow riding	23
Baños en mar abierto	23
Fondear	23
Cuidar el medio ambiente	25
Qué hacer en caso de emergencia	26
Vía de agua	26
Avería en el motor	27
Hombre al agua	28
Incendio	30
Uso de la radio en emergencias	31
Señales visuales de socorro	36
Acciones ante un rescate	36
Abandono del buque	38
<i>Subir a la balsa desde el agua</i>	39
<i>Supervivencia en la mar</i>	39
<i>Hipotermia</i>	40
<i>Deshidratación</i>	41
Solidaridad	41
3. Seguridad en actividades náuticas	42
Windsurf	42
Kitesurf	42
Surf	43
Actividades subacuáticas	44
Esquí náutico	46
Motos de agua	46
Kayaks	47
Pesca deportiva desde costa	49
Balizamiento de zonas de baño	49

SALVAMENTO MARÍTIMO

Introducción



El mar es un impredecible entorno natural. A la vez que grandes satisfacciones, encierra indudables peligros que pueden prevenirse. Prevenir consiste en disminuir los riesgos potenciales sobre nuestra seguridad, reducir las posibilidades de sufrir un accidente o minimizar sus consecuencias. También es tomar conciencia de que siempre puede suceder lo peor y organizarse para no dejar nuestra seguridad en manos de la suerte. Prevenir es prepararse para reaccionar de la mejor forma ante una situación de emergencia, sin olvidar que cualquier accidente es mucho más caro que prevenirlo.

Las estadísticas que Salvamento Marítimo elabora anualmente reflejan que más de la mitad de las emergencias marítimas atendidas por el servicio de salvamento se producen en embarcaciones de recreo.

Leer con detenimiento esta publicación ayuda a actuar en situaciones comprometidas y saber cómo disminuir los riesgos. Contiene información imprescindible para pedir ayuda, saber cómo actuar al recibirla y cómo prestar auxilio a otros navegantes en apuros.

Puede consultar esta guía, así como información complementaria sobre seguridad náutica en la página web de Salvamento Marítimo

www.salvamentomaritimo.es

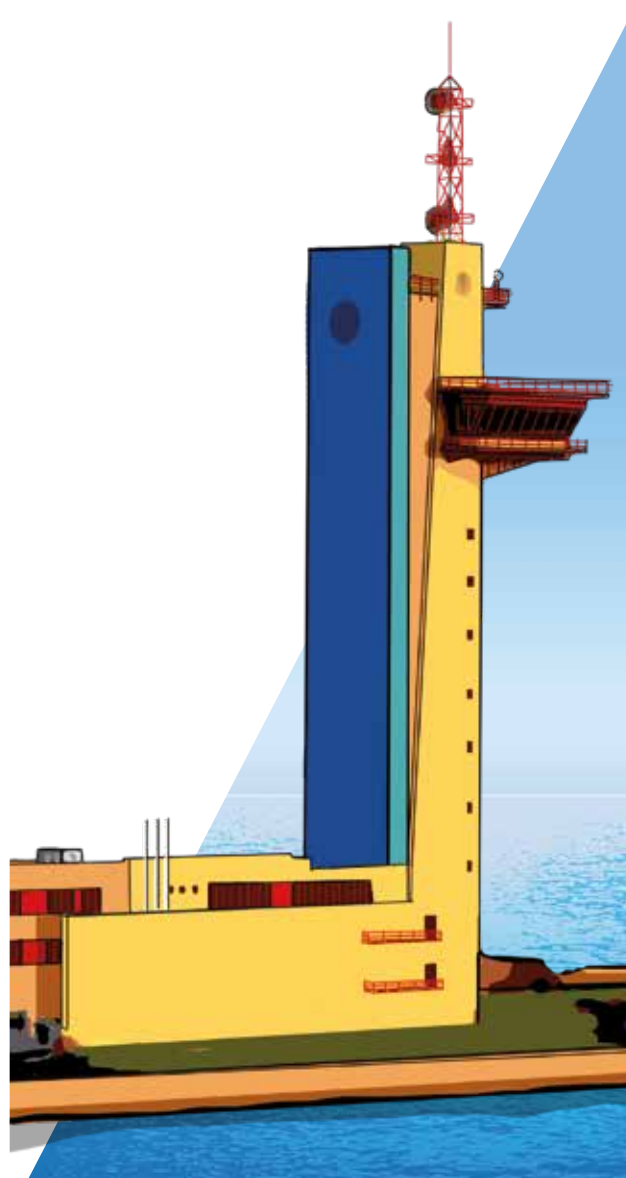
SALVAMENTO MARÍTIMO

En España, la prestación del servicio público de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación corresponde a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, adscrita al Ministerio de Fomento a través de la Dirección General de la Marina Mercante.

El servicio público es prestado las veinticuatro horas del día, todos los días del año, y está atendido por más de mil quinientos profesionales. Su misión es velar por la seguridad de la navegación en aguas de responsabilidad de salvamento española de cualquier tipo de embarcación, mercante, de pesca o de recreo, bajo cualquier bandera. También asistir a ciudadanos de toda nacionalidad que practican actividades náuticas y deportivas o que se encuentran en situación de peligro por otros motivos, como en el caso de la inmigración irregular por vía marítima.

Las funciones de Salvamento Marítimo son la búsqueda y el rescate, las evacuaciones médicas, el remolque y la lucha contra la contaminación desde buques y artefactos flotantes, la difusión de avisos a la navegación, la vigilancia del tráfico marítimo y la inmediata respuesta a todas las llamadas de socorro que llegan desde el mar mediante los procedimientos internacionalmente establecidos.

Para llevar a cabo su labor, Salvamento Marítimo coordina la actuación de medios humanos y materiales propios o pertenecientes a otras instituciones y organismos colaboradores. Los medios propios reúnen 87 unidades integradas en la flota aeromarítima, 19 Centros de Coordinación de Salvamento (CCS) distribuidos en la costa, un Centro Nacional en Madrid (CNCS), un centro de formación marítima integral en Gijón y 6 Bases estratégicas.



SALVAMENTO MARÍTIMO



Actualmente Salvamento Marítimo dispone de una flota aérea formada por 11 helicópteros y 3 aviones. La flota de Salvamento Marítimo está compuesta por 73 unidades marítimas de diferentes características, equipadas para dar respuesta a todo tipo de emergencia que pueda surgir en el medio marino. Esta flota se complementa y amplía gracias a las 42 Bases operadas por Cruz Roja y sus unidades de intervención.

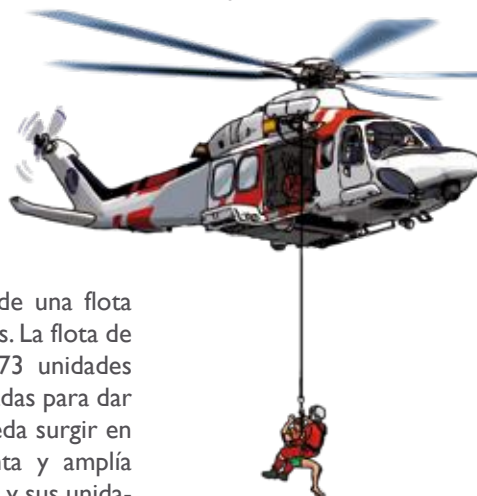
En su función de lucha contra la contaminación, además de la flota específica, Salvamento Marítimo cuenta con 6 Bases estratégicas donde se mantiene y almacena el material y los equipos.



Las operaciones submarinas son atendidas por buceadores profesionales que actúan desde 2 Bases subacuáticas, pudiendo utilizar vehículos submarinos no tripulados de última generación. El Grupo de Operaciones Especiales,

está preparado para actuar en emergencias que requieren de técnicos altamente cualificados.

Especialmente relevante es el esfuerzo que Salvamento Marítimo despliega en materia de formación en seguridad y prevención. El Centro de Seguridad Marítima Integral "Jovellanos" (Gijón), imparte diversos cursos que pueden consultarse en la web: www.centrojovellanos.com.



Salvamento Marítimo mantiene estrechas relaciones de cooperación y coordinación con los servicios de salvamento marítimo de países vecinos y con la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) constituyendo un estratégico eslabón del sistema mundial de salvamento. España tiene asignada, por Naciones Unidas,

un área marítima de responsabilidad en materia de salvamento (Zona SAR) extendida sobre 1,5 millones de kilómetros cuadrados. Una zona que, además, es transitada por las más importantes rutas del transporte marítimo mundial.

Los profesionales de Salvamento Marítimo prestan un servicio indispensable en toda sociedad moderna. De la celeridad y eficacia de su respuesta ante una llamada de socorro dependen vidas humanas. Pero es imprescindible llevar a cabo un permanente esfuerzo de prevención, información y sensibilización de los ciudadanos para disminuir o minimizar los accidentes marítimos.

SEGURIDAD EN EMBARCACIONES DE RECREO



De todas las flotas civiles, mercante, pesquera y de recreo, la última es la más frágil por las dimensiones de las embarcaciones y por ser, generalmente, tripulada por navegantes no profesionales. La práctica y la experiencia son cualidades difíciles de adquirir para muchos de los tripulantes de la flota de recreo, ya que suelen navegar de forma esporádica y durante cortos períodos de tiempo.

Las estadísticas de Salvamento Marítimo de los últimos años muestran que entre el 60% y el 65% de las emergencias protagonizadas por la flota de recreo surgen a lo largo de los cuatro meses de vacaciones estivales (junio, julio, agosto y septiembre).

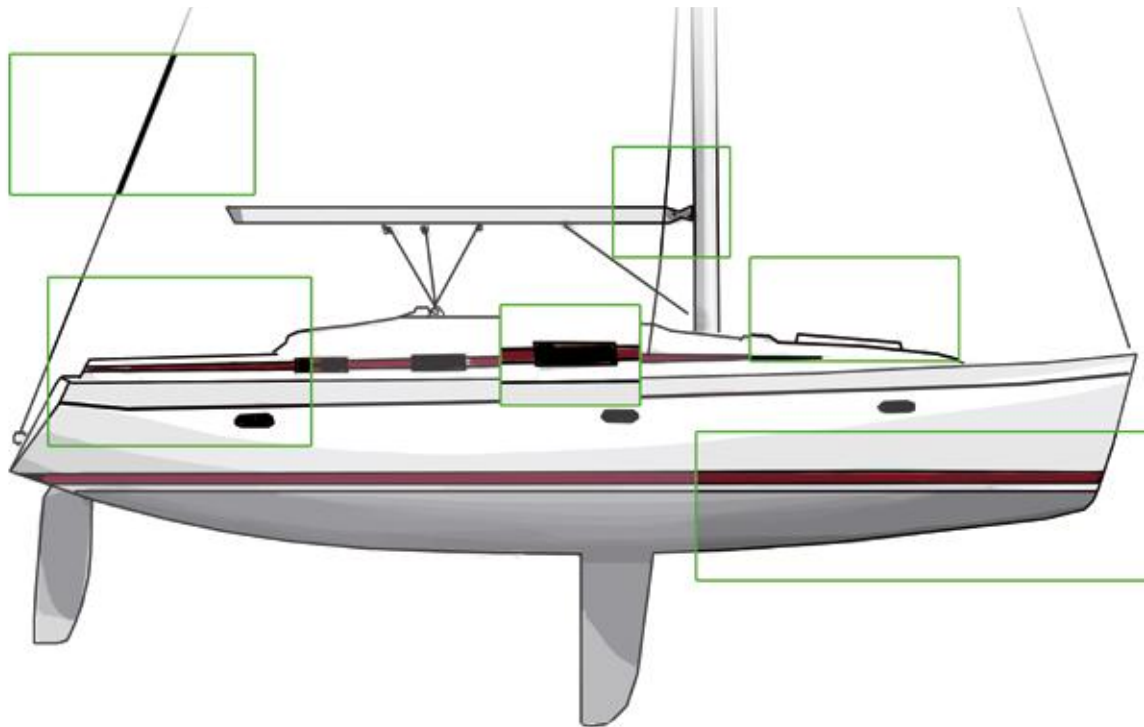
Son emergencias estacionales, como estacionales suelen ser sus protagonistas. Las mismas estadísticas señalan el **error humano** como una de las causas principales de los accidentes, seguida por los **fallos mecánicos**.

La carencia de material adecuado y obligatorio, o bien deficientemente mantenido y manipulado, agrava cualquier situación de riesgo.

La información ofrecida en esta guía se divide en cuatro apartados: antes de zarpar, durante la navegación, cómo actuar en caso de emergencia y protección del medio ambiente marino.

ANTES DE ZARPAR

Estado general de la embarcación



Prevenir posibles fallos estructurales o mecánicos aumenta la seguridad. Una embarcación de recreo es, en ocasiones, mucho más compleja que un moderno automóvil y necesita mayor atención. El movimiento e impactos sufridos durante la navegación o en el propio amarre, la salinidad, la intemperie, el desgaste y los largos períodos de inmovilidad afectan a la estructura de las embarcaciones, a sus equipos y a su sistema de propulsión.

Después de un prolongado amarre o de haber soportado una navegación dura se recomienda:

- Revisar el casco y la existencia de golpes o grietas.
- Comprobar la estanqueidad de portillos y escotillas, así como los mamparos interiores en busca de grietas o deformaciones.
- No consentir nunca la presencia de agua, sola o acompañada de hidrocarburos, en la sentina. En caso de existir, busque su procedencia. Seque totalmente la sentina con esponjas y bayetas.
- Eliminar cualquier trozo de trapo o de papel en la sentina, ya que puede obstruir la bomba de achique cuando más la necesitamos.
- Revisar la estanqueidad de las válvulas de fondo, toma de agua de mar para la refrigeración del motor; buen estado del filtro de agua salada, desagües de sanitarios y fregadero, medidor de velocidad, sonda, etc.
- Anudar a cada válvula un espiche cónico de madera hecho a medida, por si es necesario taponar con urgencia.
- Revisar los manguitos y tuberías de agua salada y dulce, doblando el número de abrazaderas y apretándolas.
- Revisar y engrasar los prensaestopas del paso de la hélice y de la mecha del timón.
- En las embarcaciones a vela, repasar el estado general de la cabullería y del velamen, sustituyendo los cabos deteriorados. Comprobar la integridad y la tensión correcta de estays y obenques.
- Revisar el sistema eléctrico (enchufes oxidados, cables pelados o tostados).

ANTES DE ZARPAR

Estado general del motor

El motor y su alojamiento deben inspeccionarse en busca de posibles pérdidas de combustible, agua de refrigeración o aceite lubricante, revisando los manguitos. Verifique el nivel de aceite y la buena circulación del agua salada de refrigeración.

PRECAUCIÓN

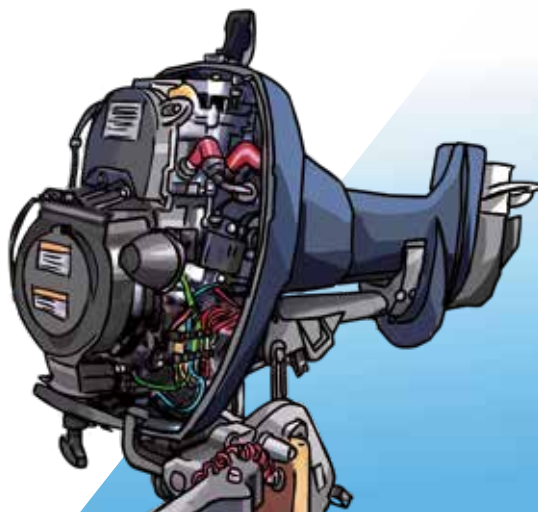
No acceder al compartimento del motor cuando está en marcha

Otros puntos a tener en cuenta:

- Verificar los elementos de fondeo (ancla, eslabones y cadena) y asegurarse de la adecuada unión al casco del extremo final de la cadena. Comprobar la firmeza de los soportes del ancla y de los pasa-cabos o escobenes.
- Engrasar y apretar la fijación del motor fuera borda.
- Comprobar la carga de la batería y las luces de navegación.
- Asegurarse del suministro de energía eléctrica a los equipos de comunicaciones y de navegación.
- Comprobar el funcionamiento de las bombas de achique y que la toma de agua está limpia.

• Si se dispone de cocina a bordo, reparar la instalación de gas cambiando los tubos de conducción si están caducados y comprobando que los detectores de gas funcionan.

• En caso de oler a gas no encender ningún interruptor ni motor hasta haber aireado bien todo el compartimento, incluso usando un achicador manual si es necesario. Recordemos que el gas es más pesado que el aire y se acumulará en las zonas bajas de nuestra embarcación si existe una fuga.



Equipo y material de seguridad obligatorio a bordo

Dependiendo de las zonas de navegación para las que está autorizada la embarcación (oceánica, alta mar, aguas costeras, aguas protegidas), la normativa obliga a llevar a bordo determinados equipos y material de seguridad.

No considere a los equipos obligatorios como un trámite administrativo. Están a bordo para ofrecer las mayores oportunidades de salvar la vida de los tripulantes en caso de emergencia.

¡AL ALCANCE DE LA MANO!

Todo el equipo y material de salvamento tiene que estar localizado, señalizado y en lugar accesible para cualquier tripulante en todo momento.



ANTES DE ZARPAR

Equipo y material de seguridad obligatorio a bordo

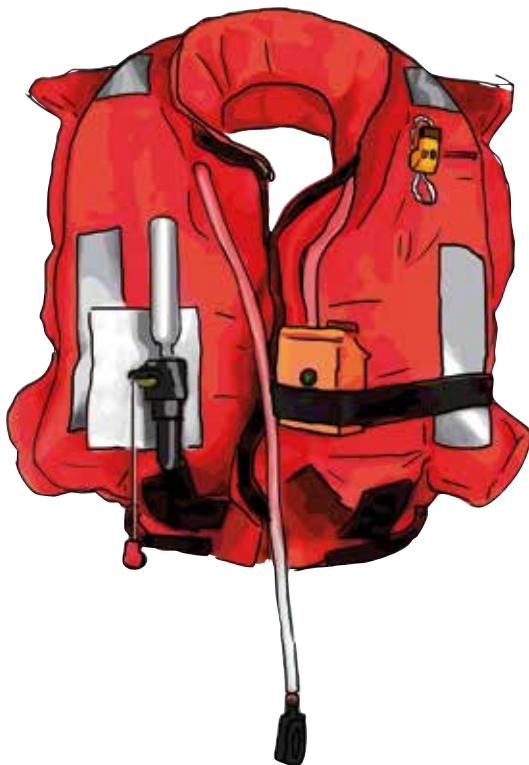
Material pirotécnico: bengalas, cohetes y botes de humo

- Almacenarlo a bordo en lugar seco.
- Leer y aprender de memoria las instrucciones de uso, ya que podemos necesitarlo de noche, en pleno temporal y en la oscuridad.
- Respetar escrupulosamente las fechas de caducidad del material obligatorio. En caso contrario puede no funcionar cuando lo necesites. Además tener el material caducado puede ser objeto de sanción.
- Complementar las señales luminosas obligatorias llevando a bordo espejos, lámparas de destellos (estroboscópicas) y luces químicas.

Chalecos salvavidas

Localizados y rápidamente accesibles para todas las personas de a bordo

Disponer, como mínimo, de un chaleco para cada tripulante adaptado a su talla, peso y edad. Los menores deben disponer de un chaleco salvavidas a su medida, de preferencia con cinchas pasadas por las piernas (“pataletas”).



Mantener los chalecos en perfectas condiciones, con las hebillas, pasadores y cierres limpios y engrasados. Si se mojan con agua de mar, lavarlos con agua dulce y secarlos antes de guardarlos.

Los chalecos salvavidas inflables deben ser revisados anualmente en una Estación de Servicio autorizada. La normativa CE distingue cuatro tipos de chalecos, definidos por su flotabilidad expresada en Newtons (N).

(10 Newtons = 1 Kg de empuje de flotación)

Chaleco de 50 N

Para aguas encalmadas y cercanas a la orilla. No garantizan que el rostro permanezca al aire en todo momento. Se emplean para actividades deportivas, como el kayakismo, las motos de agua o el winsurf, y no están incluidos en la normativa del Ministerio de Fomento para su utilización en la navegación de recreo (Orden Ministerio de Fomento 1144/2003).

Chaleco de 100 N

Para esperar un rescate próximo, flotando sobre aguas en calma.

Chaleco de 150 N

Para soportar mal tiempo en mar abierto.

Chaleco de 275 N

Para situaciones extremas en mar abierto y llevando abundante ropa de abrigo.

En el mercado hay numerosos modelos de chalecos salvavidas, pero todos deben tener homologación CE o bien SOLAS. Todos los chalecos deben disponer de bandas reflectantes para una mejor localización.

Los chalecos autoinflables son más cómodos, al facilitar los movimientos a bordo. Los de 150N ofrecen mayor versatilidad

- Chalecos con arnés incorporado (Recomendado). Muy prácticos y seguros en las embarcaciones a vela.
- Chalecos salvavidas con baliza personal (Recomendado). Para accidentes de hombre al agua. Están dotados de avisador y localizador automáticos. En el agua, emiten una señal que es captada en el puente ayudando a localizar al naufrago por radiogoniometría.

ANTES DE ZARPAR

Equipo y material de seguridad obligatorio a bordo

Lucha contra incendios

Los extintores portátiles deben encontrarse siempre al alcance de la mano y revisados, en fecha y forma, por empresas autorizadas y homologadas. Toda la tripulación tiene que conocer su localización exacta y saber cómo usarlos.

Además de los obligatorios baldes para agua, es conveniente disponer de una manta ignífuga con la que ahogar pequeños fuegos.

Recuerde que hay distintos tipos de extintores para diversos tipos de fuegos y que los de origen eléctrico suelen ser los más habituales a bordo.



Aros salvavidas

Los aros o boyas salvavidas son elementos de seguridad en el caso de hombre al agua.

Para que sean útiles deben colocarse en las bandas (aletas) o en popa, con luz (ancla flotante opcional) y un sistema rápido de soltado y lanzado al agua. El nombre de la embarcación debe figurar en el aro salvavidas.

Además, para su mayor visibilidad, equípese con una percha flotante telescópica IOR (International Offshore Rule).

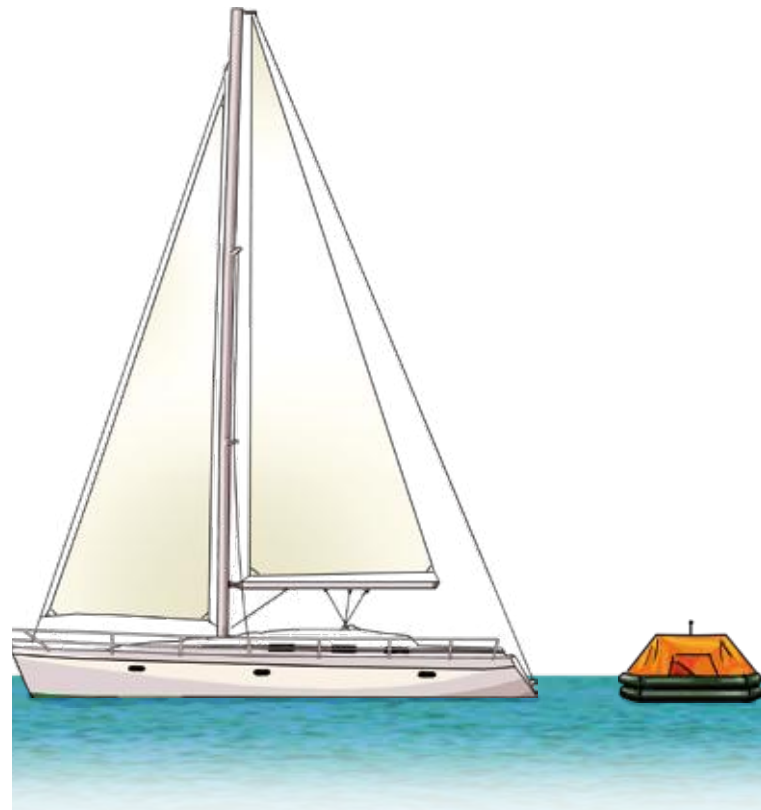
Si pierde un aro salvavidas, informe a Salvamento Marítimo. Alguien puede encontrarlo y activar una alarma.

Para navegantes solitarios es aconsejable remolcar por popa un cabo de 50 metros, rematado con un visible flotador y con nudos cada cinco o diez metros. No obstante, tenga en cuenta que, navegando a cierta velocidad, aunque logre asirse podría no soportar la presión del agua si la embarcación no se detiene de inmediato.

Balsas salvavidas colectivas

Para que cumplan correctamente su función es importante elegir el lugar para su instalación en cubierta y cumplir con los plazos de las revisiones.

Toda la tripulación debe saber cómo destrincar y lanzar al mar una balsa.



ANTES DE ZARPAR

Equipo y material de seguridad obligatorio a bordo

Otros elementos de seguridad y salvamento:

Arnés de seguridad

Es un equipo personal adaptado a la talla de cada tripulante. Aunque al principio puede parecer incómodo, el arnés es importante para moverse por cubierta con mal tiempo.

- Utilice arnés de cinta en lugar de cabo. Así se evita que, al pisar el arnés, ruede y pueda resbalar.
- Es preferible el arnés más completo, fijado al cuerpo bajo los brazos y entre las piernas.
- La línea de amarre del arnés (longitud máxima recomendada de dos metros) debe rematarse con dos brazos y sendos mosquetones de fijación.

El arnés de seguridad no es para mantenerse unido a la embarcación si se cae por la borda. ES PARA NO CAER AL AGUA. De ahí la importancia de que el arnés sea de corta longitud.

- La mayoría de los arneses se fijan a la línea de amarre por el pecho para desengancharlo uno mismo. Pero si cae al agua y es remolcado desde el pecho existe riesgo de ahogamiento. Es preferible fijarlo por la espalda.
- Instalar la “línea de vida” (en acero o nylon y siempre plana para no resbalar al pisarla) desde proa hasta la bañera, con argollas de fijación suplementarias en el fondo de la bañera y al pie del mástil (embarcaciones a vela).
- Mantener siempre tensa la “línea de vida”.

Trajes de supervivencia

Importantes para largas travesías y en aguas frías, los trajes de supervivencia son complicados de poner y requieren entrenamiento. Es conveniente practicar antes de embarcar, hasta conseguir enfundarse el traje en un minuto.

Mochila de supervivencia

Tener preparada una mochila de supervivencia donde transportar, dentro de un cajón estanco: un equipo portátil de VHF, navaja de bolsillo, alimentos energéticos, linterna estanca (pilas), cordeles y cabos de distintas menas y longitudes, bolsas de basura de varios tamaños, bengalas y cohetes, botiquín de primeros auxilios, agua potable, una linterna estroboscópica y muda de ropa seca y de abrigo.

Botiquín a bordo

Es obligatorio llevar a bordo un botiquín de primeros auxilios.

Otro material y equipo recomendable:

- Gafas, tubo y aletas, por si hay que bucear para soltar un cabo enganchado a la hélice o al timón. Disponer de un cuchillo afilado para cortar cabos.
- Bombas de achique portátiles, además de las reglamentarias (con vía de agua, nunca sobran bombas).
- Instale un reflector de radar en la zona más elevada de su embarcación.



ANTES DE ZARPAR

Equipos de radiocomunicaciones

Cumplir la Normativa

El “Reglamento por el que se regulan las radiocomunicaciones marítimas a bordo de buques civiles españoles” identifica los equipos que deben llevar las embarcaciones de recreo, según las zonas de navegación en las que están autorizados a navegar.

Los equipos consisten en estaciones de radio fijas (en VHF y OM/OC, con o sin Llamada Selectiva Digital – LSD), Inmarsat, estaciones portátiles de VHF, terminales NAVTEX, radiobalizas (RLS - EPIRB), respondedores de radar (RESAR - SART), y sistema de posicionamiento por satélite (GPS). Cuanto mayor es la distancia de la costa a la que se puede navegar, más completos deben ser los equipamientos. Aunque una embarcación no precise determinados equipos, siempre es recomendable ir más allá de la normativa.



Recuerde que:

- Si su embarcación lleva una estación de radio fija deberá solicitar a la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) la correspondiente Licencia de Estación de Barco (LEB) y si la estación de radio está equipada con llamada selectiva digital (LSD) o lleva una radiobaliza (RLS-EPIRB) deberá solicitar a la DGMM el número MMSI (Número de Identificación del Servicio Móvil Marítimo).

- La eficacia y rapidez de respuesta de los medios de salvamento dependen, en gran medida, de la correcta transmisión de una alerta o llamada de socorro.
- Es necesario saber emplear los equipos y conocer los procedimientos.

El Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM)

Los equipos del SMSSM emiten alarmas de socorro de forma automatizada dirigidas principalmente a los Centros Coordinadores de Salvamento y Estaciones Radiocosteras, gracias al empleo de tecnologías de radio digital y de enlaces por satélite.

Principales medios empleados por el SMSSM

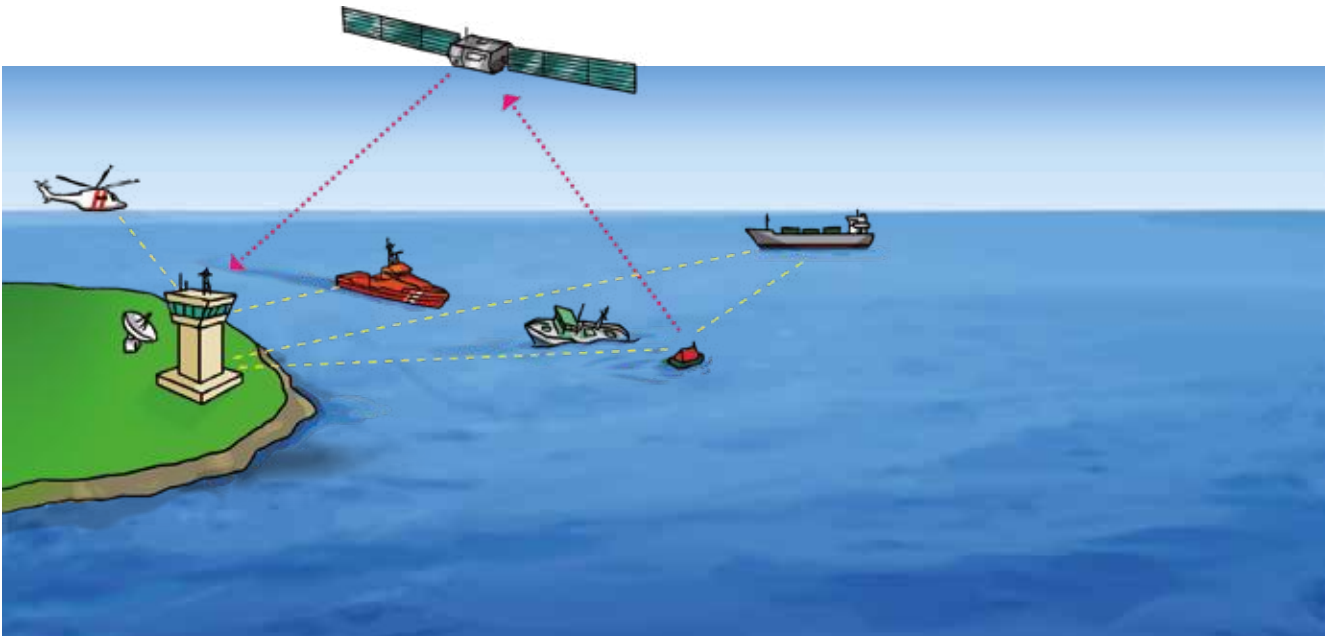
Radiobaliza de Localización de Siniestros (RLS-EPIRB)

El sistema internacional de satélites COSPAS-SARSAT capta las señales de emergencia emitidas por radiobalizas que son activadas de forma automática, al sumergirse en el agua, o bien de forma manual.

Las radiobalizas que emitían en 121,5 MHz fueron dadas de baja en 2009 y todas emiten ya en la frecuencia de 406 MHz. La razón es que las de 406 MHz tienen más potencia e incluyen el MMSI y un código de identificación único que personaliza la embarcación propietaria. Uno o varios satélites de la constelación captan la señal, y la remiten a estaciones terrestres donde identifican y calculan la posición de la radiobaliza, activando la respuesta. Los modelos provistos de GPS (o bien conectados al GPS de la embarcación por infrarrojos), transmiten la posición exacta de la emergencia directamente.

ANTES DE ZARPAR

Equipos de radiocomunicaciones



Salvamento Marítimo responde a todas las señales procedentes de radiobalizas.

Para conseguir que la radiobaliza sea eficaz es importante:

- Registrar la radiobaliza en el momento de su adquisición, siguiendo los procedimientos reglamentarios para que la señal de emergencia incorpore la identificación de la embarcación.
- El modelo debe disponer de luz de destellos y una señal (acústica y/o luminosa) que indique su activación.
- Situar la radiobaliza y su soporte en un lugar despejado y protegido de la cubierta desde donde pueda ascender libremente a la superficie en caso de hundimiento (*). Nunca navegar con la radiobaliza guardada en el interior de un "armario".
- Tratarla con cuidado evitando los golpes.
- Respetar escrupulosamente los plazos de las revisiones (batería y zafa hidrostática).
- Realizar el test de funcionamiento conforme a las especificaciones del fabricante.
- Comprobar el estado de la batería antes de zarpar.
- No manipular la radiobaliza sin motivo, para evitar su activación accidental.

- No intentar recargar o sustituir la batería por sus medios: debe hacerse por un servicio técnico autorizado.

- Si se activa sin razón para ello, avisar urgentemente a Salvamento Marítimo para desactivar la operación de búsqueda.

- Si se encuentra una radiobaliza en el agua, antes de recuperarla llamar a Salvamento Marítimo, por si hubiera una emergencia ya en curso.

(*). Es recomendable alejar la radiobaliza de radares, antenas de radio o altavoces, ya que puede activarse involuntariamente.



ANTES DE ZARPAR

¿Qué es una radiobaliza/EPIRB?

Es un dispositivo de socorro. Emite señales de frecuencia satelitaria, que solo pueden ser recibidas por satélites.

Su activación inicia la coordinación de equipos de búsqueda y rescate en cualquier parte del mundo.

Tu embarcación está cubierta estés donde estés. Si estás abanderado en España, Salvamento Marítimo recibirá siempre la señal de activación de tu radiobaliza, navegues donde navegues.

Si estás abanderado en cualquier otro país, Salvamento Marítimo recibirá la señal de activación de tu radiobaliza si estás en la zona marítima de responsabilidad española.

¿Cómo identifico mi radiobaliza con mi embarcación o mi identidad?

Cuando compras tu radiobaliza, tienes que darla de alta, para lo cual tienes que aportar algunos datos personales (tu identidad, un par de números de teléfono localizables...).

Esos datos se incluyen en un fichero que usamos los servicios de emergencia para poder localizarte cuando tu radiobaliza se activa (¡y para nada más!). El técnico que te la instale, programará sobre la radiobaliza la identidad de tu embarcación, y usaremos los datos que aportes en la ficha de inscripción para coordinar tu búsqueda en caso de emergencia.

¿Cómo se activa la radiobaliza?

Hay dos formas de activación:

Manual: Puedes hacerla saltar de forma consciente al apretar el botón de activación.

- Es una forma de alertar a los servicios coordinadores de emergencias de que necesitas auxilio inmediato (solo se debe utilizar en caso de socorro).

Automática: El dispositivo está preparado para activarse al contacto con el agua, o por hundimiento de la embarcación (mediante una zafa hidrostática).

Acuérdate de que el resto de barcos en la zona, desconocen que has activado tu radiobaliza.

Si puedes, usa además otros dispositivos de socorro, como la llamada selectiva digital (LSD), etc.

Cuando la radiobaliza está activa, tiene encendido el piloto que lo indica. Mientras esté encendida es localizable.

¿Cómo funciona?

Es muy sencillo. Se activa (o la activas) y emite una señal en la que se ha codificado la identidad de tu embarcación. Esa señal la reciben los satélites, quienes la remiten, con algún paso intermedio, a los servicios de emergencia.

Ahora esos servicios de emergencia tienen que tratar de encontrarte, y eso puede ser más fácil o algo más complicado, dependiendo de si tu radiobaliza está equipada con un sistema de posicionamiento adicional interno o no lo está (en el mercado conviven las dos opciones).

No equipadas con GNSS.- Son los satélites los que calculan la posición aproximada de la radiobaliza, con un error que puede ser de más de 20 millas. Se requiere el paso de varios satélites para definir un área en la que pueda localizarse la radiobaliza.

Equipadas con GNSS.- Con la activación se envían las coordenadas de la posición actual de la radiobaliza. Así conviven dos fuentes de posicionamiento (COSPAS-SARSAT Y GNSS) y los servicios de emergencia lo tenemos más fácil.

¿Qué hago mientras espero?

La radiobaliza no te avisa de que tu señal de socorro está siendo gestionada, pero estate tranquilo. Si está en buen estado (revisada, buen estado de zafa, de baterías etc.) la señal llega a los centros de coordinación de emergencias. Es un dispositivo robusto, solo sigue su libro de mantenimiento y las instrucciones del fabricante.

Tu radiobaliza está activada, estamos yendo, pero la espera puede ser dura, sobre todo, si las condiciones son extremas. En el agua, cuanto más abrigados mejor; y si sois varios, siempre juntos. Eso ayudará a mantener la temperatura y evitará que os disperséis.

Si puedes, emite otras señales. Activa, por ejemplo, la llamada selectiva digital desde la consola del equipo de comunicaciones. Eso ayudará a que los barcos en tus proximidades conozcan tu situación. (Recuerda, la radiobaliza solo es recibida por satélites; los barcos en tus proximidades no saben que tienes un problema, hasta que se lo decimos desde tierra).

Si estás en una embarcación de supervivencia, recuerda que llevas pirotecnia. Cuando escuches/veas medios aéreos en la zona, usa tus bengalas (de día o de noche) o botes de humo (si es de día). Nos ayudarás a dar contigo desde el aire.

ANTES DE ZARPAR

Equipos de radiocomunicaciones

VHF

La radio en VHF es el sistema de comunicación por radio habitual en la flota de recreo. En comparación con otras frecuencias (OC y OM), su alcance es relativamente corto y depende de las condiciones de propagación en la atmósfera. Como las ondas se propagan en línea recta, cualquier obstáculo puede detenerlas y producir zonas de sombra.

El Canal 16 de VHF está reservado para Comunicaciones de llamada, socorro y seguridad.

La escucha continua en el canal 16 de VHF es obligatoria para todas las embarcaciones equipadas con estaciones radio de VHF, tanto si están equipadas con llamada selectiva digital (LSD) como si no.

Nunca debe ser empleado para conversar y las llamadas de rutina nunca podrán superar un minuto.

En el SMSSM, el VHF utiliza la Llamada Selectiva Digital (LSD) por el Canal 70. Es un sistema que utiliza técnicas digitales para la transmisión de alertas de socorro dirigidas a "todas las estaciones", que será recibida por todos los buques y estaciones costeras, incluidos los servicios de salvamento marítimo si están dentro del alcance de propagación VHF unas 35 millas.

La gran ventaja de pedir socorro con la LSD es que basta con pulsar un botón.

Todos los miembros de la tripulación deben ser capaces de utilizar el VHF y la Llamada Selectiva Digital (LSD).

Respondedor de radar (RESAR - SART)

Una vez activado, de forma automática o manual, reacciona al recibir (ser interrogado) una señal radar en 9 GHz, contestando con una señal de barrido o ráfaga, que aparece en la pantalla del radar en forma de línea de puntos o de círculos concéntricos, para ser localizado. El RESAR es muy útil desde una balsa de supervivencia para guiar, rápida y exactamente, a los servicios de salvamento hasta nuestra posición.

¿El teléfono móvil?

La telefonía móvil no está incluida en los procedimientos regulados internacionalmente, no es un sustituto de los equipos de radio y no debe reemplazar al VHF o la LSD para realizar una llamada de socorro. Las razones son:

- No son fiables ni la cobertura ni el alcance en todo momento y circunstancia.



- Se puede llamar a tierra firme, pero no comunicar simultáneamente con embarcaciones próximas que nos prestarían rápido socorro. Algo que sí hace el VHF, pues realiza una llamada general recibida por todas las estaciones a su alcance, a bordo de buques o en tierra, que mantienen la escucha en los canales y frecuencias de socorro.
- Aunque contacte telefónicamente con Salvamento Marítimo, deberá informar de su posición exacta ya que no se puede saber desde qué punto está llamando. Por el contrario, al recibir una llamada de socorro por radio, el servicio de salvamento marítimo puede obtener automáticamente las coordenadas geográficas del lugar donde se encuentra.

No obstante, y a pesar de sus carencias, la telefonía móvil es un complemento interesante para la seguridad.

SafeTrx

Para ayudarle a planificar su travesía de manera más segura, Salvamento Marítimo pone a su disposición la App de seguridad náutica SafeTrx.

Es una aplicación para Smartphone, tanto para dispositivos Android como Apple iOS (iPhone, iPad), que monitoriza los viajes de su embarcación, avisa a los contactos designados por el usuario cuando hay retrasos en el viaje planificado y ofrece una página web para que Salvamento Marítimo pueda consultar con rapidez la derrota realizada por la embarcación y tomar las acciones oportunas.

www.salvamentomaritimo.es/sm/safeTRX/

ANTES DE ZARPAR

¿Llevamos la documentación?

Antes de zarpar, compruebe que dispone a bordo de toda la documentación necesaria. Puede ser requerida en cualquier momento por las autoridades, tanto en puerto como durante la navegación (Servicio Marítimo de la Guardia Civil). A efectos de identificación, la matrícula (folio) y nombre de la embarcación pintados en el casco deben poder leerse sin dificultad.

A bordo debe llevar:

- Certificado de Registro Español / Permiso de Navegabilidad.
- Certificado de Navegabilidad en vigor que garantiza haber superado la Inspección Técnica de Buques (ITB) en una entidad colaboradora de inspección (Real Decreto 1434/1999). En la página web del Ministerio de Fomento (www.fomento.es) puede consultarse la lista autorizada de entidades colaboradoras.
- Si procede, placa en el casco del Marcado CE (Real Decreto 2127/2004), con Declaración de conformidad y Manual del propietario de la embarcación y del motor
- Justificante del pago de la prima del seguro obligatorio de responsabilidad civil.

- Titulación oficial del patrón de la embarcación, no caducada y ajustada al tipo y zona de navegación (Real Decreto 875/2014, de 10 de octubre).
- Documentación personal de los tripulantes.
- Documentación fiscal (*).

Recuerde que:

- La autoridad marítima puede sancionarle si carece de alguno de estos documentos o no dispone de la titulación adecuada a la zona y al tipo de embarcación.
- Por regla general, las compañías de seguros rehusarán cubrir los daños e indemnizaciones derivados de un accidente si, en el momento del mismo, quien gobernaba la embarcación carecía de la titulación adecuada o faltaba algún documento obligatorio. El mismo problema puede surgir al solicitar al seguro que le sean compensados los costes de un remolque.

(*). El Servicio Marítimo de la Guardia Civil puede solicitarle documentación fiscal, como el justificante de haber abonado el IVA (Atención en las embarcaciones de segunda mano) o el Impuesto de Matriculación (Impuesto sobre determinados medios de transporte).

Planificar la salida

Zarpar es una decisión que requiere planificación. Aunque el objetivo sea dar un corto paseo a la vista del litoral, el accidente siempre es posible. Incluso puede sorprendernos más relajados y menos preparados que al organizar una larga travesía. Planificar significa **prevenir los riesgos** a los que podemos enfrentarnos, saber utilizar los equipos de salvamento y seguridad; saber de antemano cómo debe actuarse ante cada posible emergencia; y conocer las capacidades de la tripulación e invitados.

- Conozca la capacidad de su depósito de combustible y el consumo medio por hora de navegación. Como medida de prudencia, lleve como mínimo un tercio más de combustible del previsto.
- Sea realista ante las propias capacidades.
- No sobreestime el rendimiento y la resistencia de la propia embarcación.
- Lleve tripulación suficiente para operar la embarcación sin contratiempos y sobreesfuerzos.

ANTES DE ZARPAR

Planificar la salida

- Conozca la verdadera capacidad de la tripulación y sus limitaciones.
- No espere demasiado de la respuesta de invitados a bordo.
- Sea pesimista al calcular la duración de la navegación. Cuento con posible mal tiempo o con la fuerza de corrientes, vientos y mareas.
- Infórmese de las características o peligros de las aguas que va a recorrer, puntos donde piensa fondear, refugios en la ruta o puertos de amarre.
- Lleve consigo Tablas de Mareas, Cartografía detallada y Derroteros (libros Piloto).
- No admita a bordo más tripulantes o invitados de los reglamentados. No sobrecargue la embarcación.
- Distribuya las cargas de forma que no afecten a la escora o estabilidad de la embarcación.

INFORMACIÓN METEOROLÓGICA

¿Qué tiempo va a hacer?

Antes de planificar la navegación es imprescindible valorar el riesgo climático. Las previsiones que ofrecen los Boletines meteorológicos son cada vez más fiables, sobre todo en el plazo de las siguientes 24 horas. Existen numerosos medios para recibir información Meteo.

No dude en suspender o aplazar una salida en caso de malas previsiones meteorológicas.

Familiarícese con los términos técnicos de los Boletines y su significado. Si planifica una larga travesía, establezca turnos entre la tripulación para escuchar por radio las emisiones Meteo a las horas indicadas. Para comprender los Boletines emitidos por otros servicios (Reino Unido, Francia, Portugal,...) aprenda el vocabulario y la terminología utilizada.

Desconfíe de las condiciones meteorológicas en el mar, ya que cambian bruscamente, especialmente en el Mediterráneo.



ANTES DE ZARPAR

Información meteorológica

La información meteorológica para las zonas marítimas tiene una amplia difusión por diferentes medios a través del GMDSS (Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima), llegando hasta el usuario a través de:

- **Transmisiones radio en VHF** por los Centros de Salvamento Marítimo.
- **Transmisiones radio en onda media y VHF** por las Estaciones Radiocostas.
- **Transmisiones por medio del sistema Navtex** a través de los cuatro centros emisores de Salvamento Marítimo.
- **Transmisión por satélite** a través de INMARSAT.

Además podemos contar con otras fuentes:

La página web de **AEMET** (www.aemet.es) y, concretamente, su servicio METEONAV para la navegación marítima (<http://meteonav.aemet.es>).

Meteonav permite conocer la predicción del estado de la mar y las condiciones meteorológicas para un trayecto determinado.

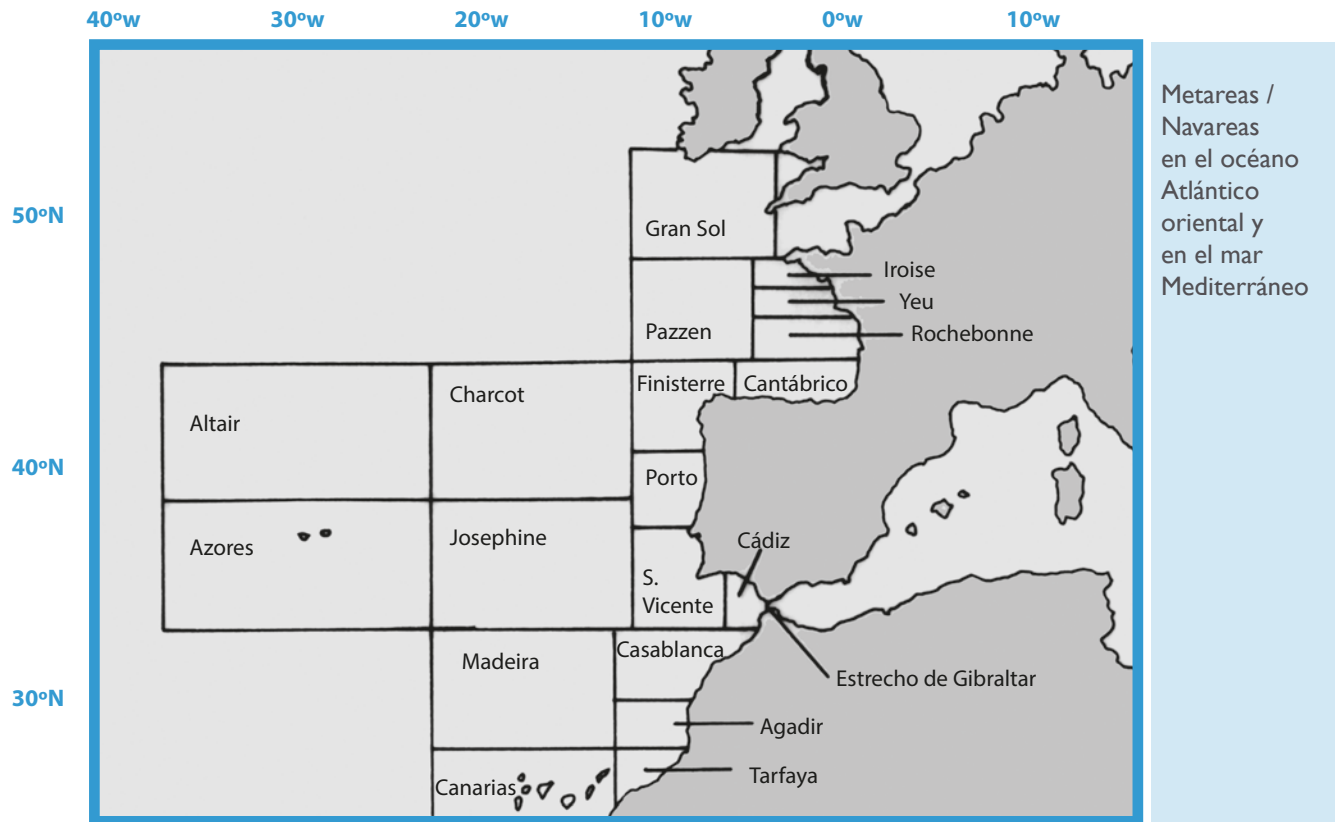
Los **medios de comunicación** (radio, televisión, periódicos, etc.), especialmente Radio 5 de RNE, que emite el boletín para alta mar, tres veces al día durante los siete días de la semana. Además, en todas las emisoras de radio y televisión se da información sobre el estado del tiempo, con especial interés cuando se esperan fenómenos meteorológicos adversos.

CENTROS DE SALVAMENTO MARÍTIMO (VHF)

Los centros de Salvamento Marítimo transmiten boletines meteorológicos marinos por esta banda. Consulte los horarios y canales en www.salvamentomaritimo.es

ESTACIONES RADIOCOSTERAS (OM y VHF)

Las estaciones costeras de Onda Media y VHF emiten Boletines Meteorológicos por las frecuencias principales de trabajo de cada estación, previo anuncio en 2.182 kHz y en el canal 16. Horarios: www.salvamentomaritimo.es



ANTES DE ZARPAR

Red nacional de centros NAVTEX

Este servicio internacional permite la difusión y recepción automática de información sobre seguridad marítima en los buques que disponen del equipo adecuado. Los centros NAVTEX de Salvamento Marítimo emiten boletines en inglés y español en estos horarios:

Estación	Idioma/ Frecuencia (kHz)	Ident. Transmisor	Aviso a los Navegantes (UTC)*	Boletines Meteorológicos (UTC)*	Zonas Meteorológicas
Tarifa	Español / 490	T	03:10 - 07:10 - 15:10 - 19:10	11:10 - 23:10	San Vicente; Cádiz; Estrecho; Alborán; Palos; Argelia; Agadir; Casablanca
	English / 518	G	01:00 - 05:00 - 13:00 - 17:00	09:00 - 21:00	
Coruña	Español / 490	WV	03:40 - 07:40 - 15:40 - 19:40	11:40 - 23:40	Gran Sol; Pazzen; Iroise; Yeu; Rochebonne; Cantábrico; Finisterre; Porto; Charcot
	English / 518	D	00:30 - 04:30 - 12:30 - 16:30	08:30 - 20:30	
Las Palmas	Español / 490	A	00:00 - 04:00 - 08:00 - 12:00 - 16:00 - 20:00	00:00 - 12:00 - 16:00	Canarias; Madeira; Casablanca; Agadir; Tarzaya; Capblanc
	English / 518	I	01:20 - 05:20 - 09:20 - 13:20 - 17:20 - 21:20	09:20 - 13:20 - 21:20	
Valencia (Cabo La Nao)	Español / 490	M	02:00 - 06:00 - 14:00 - 18:00	10:00 - 22:00	Palos; Cabrera; Baleares; Menorca; León; Cerdeña; Alborán; Argelia
	English / 518	X	03:50 - 11:50 - 15:50 - 23:50	07:50 - 19:50	

* El horario UTC corresponde al horario universal de Greenwich (dos horas más con el horario de verano en la península y una hora más con el horario de invierno).

Preparar a la tripulación

Antes de largar amarras, informe a la tripulación y/o invitados del plan de navegación, especialmente si están poco habituados a navegar. Deben tener una idea clara de los inconvenientes y riesgos que pueden aparecer, así como de la duración aproximada de la travesía.

- Asegúrese de que cada persona disponga de un chaleco salvavidas adaptado a su talla e informe sobre cómo colocarlo correctamente.
- Exija que lleven puesto el chaleco salvavidas de noche y con mal tiempo. Siempre es preferible que conserven el chaleco puesto durante toda la travesía (obligatorio para los que no saben nadar, quienes sufran alguna discapacidad y los menores).
- Informe a todos de la posición y uso de los extintores portátiles, así como de los medios pirotécnicos, la radiobaliza y la bomba de achique manual. Deberían saber localizarlos incluso en la oscuridad.
- Informe sobre el uso de la radio y explique claramente las reglas básicas para realizar una llamada de socorro por VHF o mediante la Llamada Selectiva Digital, y de la situación de otros equipos de emergencia (SART, VHF portátiles, RLS-EPIRB).
- Muestre a todos cómo activar manualmente la radiobaliza.
- Reparta las tareas a bordo para evitar confusiones en momentos de peligro.

- Infórmese del estado de salud de sus tripulantes e invitados, en cuanto a la necesidad de tomar medicamentos habituales, así como de su estado físico.
- Recomiende que no fumen a bordo e impida el consumo excesivo de alcohol durante la navegación.
- Compruebe que todos llevan la indumentaria adecuada para la travesía o el paseo, permaneciendo secos y abrigados.
- Recomiende usar colores vivos, calzado antideslizante fácil de poner y quitar, gorro de lana y guantes resistentes.
- Tripulantes con frío y mojados reaccionan con lentitud y mal en una emergencia.

Combatir el mareo

No tome a broma el mareo. Además de fomentar la hipotermia y la deshidratación, puede llegar a invalidar por completo a quien lo padece.

ANTES DE ZARPAR

- Invite a beber abundante agua y no permanecer con el estómago vacío (ingerir tostadas o pan).
- En caso de malestar extremo no dude en desembarcar al afectado.
- Utilice siempre protector solar de factor extremo.

Menores a bordo

La navegación de recreo es una actividad saludable y permite a los menores y adolescentes conocer y apreciar la naturaleza. Es una escuela de disciplina, organización, convivencia, solidaridad y estímulo de su personalidad. Pero los más pequeños necesitan de cuidados y atención especiales.



• Acompáñelos a visitar la embarcación y muéstreles cómo desplazarse por el puente, la bañera y la cubierta, lo que no deben tocar y dónde no deben ir o permanecer, especialmente en la proa y durante la navegación. (Ver más adelante “Bow riding”).

- Obligue a que lleven siempre puesto un chaleco salvavidas a su medida, perfectamente ajustado, incluso en puerto. Es muy recomendable que el chaleco disponga de cinchas a las piernas.
- Téngalos a la vista en todo momento y no dude en asegurarlos con un arnés, por si escapan de la cabina o de la bañera.
- Los menores son sensibles a los golpes de calor y la insolación. Manténgalos a la sombra y con un gorro.
- La navegación, sobre todo en embarcaciones a vela, es una fuente de golpes y pequeños accidentes. Identifique los lugares más conflictivos para ellos. Si duermen a bordo, asegure su litera con una malla para impedir su caída.
- Para mayor seguridad y evitar que caigan al agua, instale una malla o red a lo largo de toda la eslora de la embarcación, sujeta a los candeleros.

- Sea consciente de que navegar con menores representa un riesgo añadido y que deberá ajustar los rumbos, tiempos y velocidades a su presencia.

Dejar aviso en tierra

Una vez planificada y decidida la salida, deje en tierra noticia de sus intenciones: familiares, amigos, personas responsables del Club Náutico o del amarre, indicando:

- Descripción completa de la embarcación.
- Nombre y número de tripulantes.
- Hora de salida.
- Ruta prevista.
- Hora estimada de llegada a destino o de regreso a puerto.

Si decide alterar sus planes en el último momento, o modificarlos sobre la marcha, informe de los cambios para evitar preocupaciones o que se desate la alarma. No olvide avisar de su regreso sin novedad.

Largar amarras

Últimas comprobaciones de seguridad

- Compruebe nuevamente el nivel de combustible necesario para la navegación.
- Si tiene que hacer consumo, observe las normas de seguridad habituales en toda estación de servicio (amarre bien la embarcación, apague el motor y todo servicio eléctrico a bordo, no fume, evite derrames, no use el teléfono móvil). Otras medidas de seguridad son: toda la tripulación en el muelle mientras se hace consumo, cerrar todos los portillos y escotillas, tocar el muelle con la boquilla de la manguera antes de acercarla a la embarcación (electricidad estática).
- Encienda la radio y haga una breve llamada de prueba (por ejemplo al Club Náutico).
- No olvide retirar y estibar las defensas. Puede perderlas.
- Sintonice el Canal 16 VHF —el canal 70 (LSD) se sintoniza automáticamente— y manténgalo abierto durante toda la navegación. Si los tiene, conecte los altavoces en la bañera.
- Antes de arrancar el motor, abra la tapa de su alojamiento para evacuar una posible concentración de gases inflamables.
- Si utiliza una embarcación con motor fuera borda, asegúrese de arrancar en “punto muerto” y con toda la tripulación sentada y asegurada.

ANTES DE ZARPAR

Lista de comprobación

- Predicción meteorológica
- Equipo de navegación y gobierno (compás, corredera, timón y radar)
- Combustible para el viaje y reserva**
- Equipos de comunicaciones (**VHF-LSD**)
- Cartas náuticas de la zona
- Equipo de propulsión (aceite, niveles, refrigeración, bocina, filtros, bujías)
- Estanqueidad y sistemas de achique (válvulas de fondo, sentinas, inodoros, fregaderos, portillos, escotillas)
- Estado de las baterías (nivel, carga, corrosiones, cargador, conexiones)
- Estado tomas de corriente (estanqueidad, terminales)
- Luces de navegación (estanqueidad, bombillas, casquillos)
- Linternas y pilas de repuesto
- Chaleco salvavidas para cada tripulante (en su caso, talla para niños) (comprobar: silbato, tiras, cintas reflectantes, nombre embarcación)
- Arnés de seguridad
- Estado del equipo de seguridad (balsas, bengalas, señales fumígenas, espejo de señales, aros)
- Sistema contraincendios
- Reflector radar, radiobaliza (406 Mhz)
- Agua potable (en los tanques)
- Plan de navegación (entregarlo/comunicarlo al Club Náutico-Safe Trx)
- Documentación del barco
- Anclas y cabos (estiba, corrosiones, freno molinete)

Es conveniente tener a bordo:

- Medios alternativos de propulsión
- Herramientas, repuestos
- Trajes térmicos
- Botiquín
- Navajas, aparejos de pesca
- Ropas de abrigo/impermeables

Además:

- Imparta normas de conducta a la tripulación en invitados para casos de emergencia.
- Tenga conectado el sistema de hombre al agua mientras navega.
- Respete el uso del Canal 16 VHF y del Canal 70 de la LSD. Mantenga escucha permanente en estos canales.
- Tenga siempre a bordo protector solar de factor extremo.
- Tener siempre dispuesto el barco a SON DE MAR.

DURANTE LA NAVEGACIÓN

Prevenir los abordajes

Desde el momento en que larga las amarras, el patrón es el responsable de la seguridad a bordo de su embarcación. No dude en imponer su autoridad. Adopte una actitud de calma responsable en todas las circunstancias para infundir confianza entre la tripulación e invitados.

Mantenga un rumbo y velocidad ajustados a las circunstancias de viento y oleaje, velando por la comodidad y la seguridad de todos. La navegación de recreo es una actividad placentera, no una competición ni un sufrimiento.

Peligro de abordaje y colisión

Ver y escuchar. Ser visto y ser escuchado

Mantenga constante vigilancia visual y radar (si dispone de él) de las aguas en su entorno y respete el “Reglamento Internacional para prevenir los abordajes en la mar”, especialmente en los accesos a los puertos y en las proximidades de la costa.

La colisión con un objeto flotante entre dos aguas (troncos, contenedores, cetáceos) no se puede prever, especialmente de noche, y puede desembocar en una peligrosa vía de agua, un vuelco o severos traumatismos. No existen recomendaciones para evitar este tipo de abordaje.

Si observa un objeto a la deriva que puede poner en peligro la navegación, avise de inmediato a Salvamento Marítimo.

El abordaje con otra embarcación puede ser fácilmente evitado si se mantiene una vigilancia correcta y se respeta el Reglamento.

El abordaje con un buque comercial o de pesca de gran tonelaje es extremadamente peligroso. Debe evitarse a toda costa y sin esperar a que el otro maniobre, aunque estemos en nuestro derecho.

Qué hacer

- Repase y memorice el Reglamento Internacional.
- Hacer todo lo posible para ver (lluvia, rocciones, atardecer).

- Hacer todo lo posible para ser visto o escuchado.
- Estimar el rumbo y velocidad de un buque grande.
- Vigilar los ángulos muertos de visión (foque, spinnaker).
- Mantener siempre a una persona en el puente y/o al timón.
- Si navega a vela, desconfiar en que respetarán su preferencia.
- Si navega en embarcación a motor, respetar la preferencia del velero.
- Si es preciso, en un velero, arrancar el motor para evitar un abordaje.
- Encender las luces de navegación desde el atardecer.
- Usar el VHF para alertar al buque que nos puede abordar.
- Izar un reflector de radar lo más elevado posible. Preferentemente, los reflectores deberían ser “activos”, del tipo RTE (Radar Target Enhancer). La respuesta de estos aparatos a una señal de radar es más fuerte y consistente. Además, tienen bajo consumo y precio razonable.
- Dotar de equipo AIS a nuestra embarcación. Nos aseguraremos de ser vistos por todos los barcos que van dotados de él (mercantes, pesqueros, yates de gran eslora, etc.)
- Ponga toda su atención en los DST del Estrecho de Gibraltar, Cabo de Gata, Finisterre e Islas Canarias.



DURANTE LA NAVEGACIÓN

Qué no hacer

- Creer que hemos sido vistos o escuchados
- Pensar que un gran buque puede maniobrar o detenerse rápidamente.
- Confiar en que todo el mundo respeta el Reglamento.
- Subestimar la velocidad de un buque grande.
- Navegar por un DST (Dispositivo de Separación de Tráfico) o en Canales sin tomar todas las precauciones para respetar a los grandes buques.

Si navega cerca de la costa, vigile la presencia de las boyas rojas o anaranjadas, que señalan la presencia de un pescador submarino, y a las embarcaciones que muestran la bandera "A" del Código Internacional de Señales indicando la presencia de submarinistas. Deje un resguardo mínimo de 25 metros en torno a la señalización.

Vigile con cuidado a windsurfistas, motos de agua, artes de pesca fondeados y señalizados con boyas (riesgo de enganches en la hélice o timón), y a embarcaciones de pesca con navegación restringida.

Anuncio de mal tiempo

En condiciones normales, y tras haber consultado los Boletines Meteo, no debería verse sorprendido por el mal tiempo en plena navegación, salvo en el caso de largas travesías.

- Prepare la embarcación para soportar el mal tiempo, trincando todo lo que puede moverse y despejando la embarcación de objetos sueltos. Compruebe que las escotillas y tambuchos están perfectamente cerrados, especialmente los de proa.
- Obligue a todos a abrigarse más y ponerse el chaleco salvavidas.
- Mantenga en cubierta el imprescindible número de personas, alojando al resto en el interior de la cabina y sentados. Haga uso de los arneses (si los lleva).
- Ajuste la velocidad y el rumbo a las circunstancias.
- Avise a todos, con antelación, de la llegada de olas más grandes y de los cambios de rumbo y velocidad.
- Para moverse en cubierta, incline el cuerpo hacia el interior de la embarcación, siempre asido a un punto resistente y desconfiando de los candeleros. No dude en avanzar a cuatro patas.

- Si está fondeado en una cala o rada abierta al mal tiempo, no dude en levantar el fondeo, alejarse de la costa y buscar un puerto de refugio.



Bow riding

Literalmente traducido como "cabalgar en proa", consiste en sentarse sobre cubierta, en la misma proa, con las piernas colgando al exterior y con la embarcación en marcha.

Cualquier sacudida, como el cruce con una estela, una ola más grande o un cambio brusco de rumbo o velocidad, puede provocar una caída al agua en el peor de los lugares. En apenas un segundo, el náufrago pasa bajo la quilla y se enfrenta a la hélice. El accidente suele tener graves consecuencias. Prohíba terminantemente el "Bow riding" en su embarcación.

Baños en mar abierto

Si decide bañarse desde una embarcación en mar abierto o lejos de la costa tome todas las precauciones porque regresar a cubierta puede ser muy complicado. Prevea una escala para subir, deje un cabo en el agua para asirse y deje siempre a una persona responsable a bordo. Si está usted solo, debería renunciar al baño.

Fondear

La maniobra de fondeo del ancla es delicada porque debe garantizar que la embarcación no se desplace. Indague la naturaleza de los fondos previamente y prevea una longitud mínima de cadena tres veces la profundidad o cinco veces la eslora de la embarcación.

Una vez fondeado, compruebe con marcas en la costa que la embarcación no garrea y que el posible borneo no encuentra obstáculos. Si la embarcación supera los 9 metros de eslora, lleve a bordo dos anclas.

En caso de empeoramiento de las condiciones meteorológicas y estar fondeado en una cala o rada abierta al mismo, levantar el fondeo, alejarse de la costa y buscar un puerto de refugio. Es preferible capear el mal tiempo en alta mar que cerca de la costa porque corremos el riesgo de embarrancar.

DURANTE LA NAVEGACIÓN



Maniobra de fondeo

Utilice guantes y calzado resistente.
¡Aleje a los menores!



Nunca fondear sobre praderas submarinas protegidas (Posidonia, Sebadal,...) ya que son un mal tenedero (el ancla y la cadena no se sujetan al fondo) y tenemos muchas posibilidades de garrear, aparte de estar haciendo un gran daño ecológico.

Alquilar una embarcación

Si dejó aviso en tierra de su plan de navegación, informe de su regreso.

La extendida modalidad de alquilar una embarcación de recreo (charter), sobre todo sin contratar tripulación profesional, encierra riesgos que es necesario conocer. El primero es que embarcamos en un buque desconocido.

Qué hacer

- Utilice empresas reconocidas y fiables que garanticen una embarcación perfectamente arranchada, documentada y pertrechada con todos los elementos de seguridad obligatorios.
- Actúe como si fuera su propia embarcación, poniendo en práctica todos los consejos y recomendaciones enumerados en esta publicación y con mucha mayor exigencia.
- Compruebe la validez del seguro y que éste cubre todas las emergencias y contingencias para los tripulantes y la propia embarcación.
- Denuncie ante el arrendador las deficiencias que encuentre, sobre todo en materia de seguridad. No dude en desistir del alquiler si no queda satisfecho y en alertar a la autoridad marítima para que remedie las carencias encontradas, ya que puede estar ayudando a salvar la vida de futuros y menos exigentes arrendadores.

DURANTE LA NAVEGACIÓN



Medio ambiente

Disfrutar del mar es entrar en íntimo contacto con un espacio natural que debe conservar intacto. Diversos convenios y regulaciones nacionales e internacionales velan por la conservación del medio marino. El más importante es el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques (Convenio MARPOL 73/78) y sus Anexos. Recuerde que algunos residuos, como trapos o restos de cabos, son un peligro en el agua porque pueden engancharse en hélices, arbotantes de hélices, timones y derivas.

Qué hacer

- Llevar a bordo bolsas de basura donde almacenar todos sus residuos.
- Utilizar a bordo los productos menos nocivos o agresivos para el medio ambiente (artículos de limpieza biodegradables).
- Almacenar a bordo en lugar seguro los productos nocivos o peligrosos: combustible, pinturas, disolventes,...
- Respetar la fauna marina y las áreas protegidas.
- Avisar a Salvamento Marítimo si observa contaminación en la mar, especialmente si es por hidrocarburos.
- Equipar sus aseos y fregadero con un depósito de recepción y almacenamiento de aguas sucias (Orden de Ministerio de Fomento 1144/2003).
- Al regresar a tierra, seleccionar los residuos y depositarlos en los contenedores temáticos. Si se trata de

hidrocarburos (líquidos, envases o trapos impregnados), acudir a la instalación MARPOL del puerto o la más próxima. Si son residuos peligrosos, depositarlos en un Punto Limpio.

- Al fondear, seleccionar bien dónde largar el ancla. No hacerlo nunca sobre praderas submarinas protegidas (Posidonia, Sebadal,...).

Qué no hacer

- Arrojar cualquier clase de residuos por la borda. El mar no es un vertedero. Esto incluye las colillas. Los filtros de los cigarrillos son altamente tóxicos y pueden ser ingeridos por animales que forman parte de la cadena trófica.
- Descargar las aguas sucias (aseos, fregadero) a menos de 3 millas de la costa (Orden Ministerio de Fomento FOM/1144/2003 – FOM/1076/2006).
- Arrastrar el ancla por el fondo en busca de buen agarre.
- El Anexo V del Convenio MARPOL autoriza el vertido de restos de comida a más de 12 millas de la costa (sin bolsa de plástico, evidentemente). Sin embargo, desde el 1 de mayo de 2009, en todo el mar Mediterráneo está prohibido hacerlo a cualquier distancia de la costa.
- No arrojar plásticos al mar, ya que 10 millones de toneladas de basuras llegan anualmente a mares y océanos, predominando los residuos de plástico.

QUÉ HACER EN CASO DE EMERGENCIA



Los problemas en la mar deben ser resueltos con sentido común, sin pausas y con imaginación. Lo primordial es evaluar el alcance y consecuencias del problema, comprobar si hay otras embarcaciones en las proximidades y valorar rápidamente si puede solucionar la situación por sus propios medios.

Problemas

Vías de agua

Las embarcaciones de recreo tienen poco calado y sentinas de reducida capacidad que se llenan con rapidez. Si descubre agua a bordo:

- Pruebe el agua. Si es dulce, tiene una fuga en el depósito de agua potable y puede relajarse.
- Si es salada y caliente, procede de la refrigeración del motor. Busque la fuga.
- Si es salada y fría, tiene una vía de agua. Localice inmediatamente el origen ya que puede perder la embarcación.

Las vías de agua pueden proceder de:

- La cubierta, a causa de filtraciones (mal mantenimiento) o una escotilla mal cerrada. No es grave, mientras no afecte al circuito eléctrico o a los equipos de navegación.

- Un agujero en el casco, como consecuencia de colisión o varada.
- Pérdida de estanqueidad de válvulas de fondo, de prensa estopas (*) o de pasa cascos bajo la línea de flotación.
- Reflujo de agua a través de las evacuaciones del aseo o fregadero.

(*) Es normal que los prensa estopas desprendan algunas gotas de aceite.

Si descubre agua en la sentina:

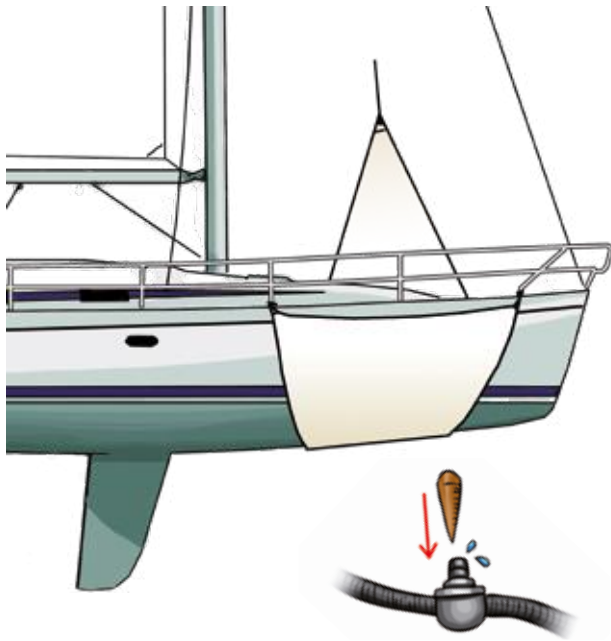
Ponga en marcha de inmediato todas las bombas de achique. No apague el motor, ya que las bombas eléctricas consumen mucha batería y pueden descargarla en minutos. Designe a un tripulante a bombear con la bomba manual y el resto a achicar con los baldes. Para reforzar el trabajo de las bombas de achique, suelte la toma de agua de mar de refrigeración del motor, obture o cierre el paso y haga que succione el agua embarcada. Ponga de inmediato rumbo a puerto.

Si encuentra la vía de agua:

Si está en el casco, intente taponar desde el interior con ropas o cojines y mantenga apretado el cierre. En veleros, también puede tratar de disminuir el caudal de entrada utilizando una de las velas (foque) desde el exterior, pasada bajo el casco y tensándola de banda a banda.

QUÉ HACER EN CASO DE EMERGENCIA

Si una válvula o un pasa cascós falla, cierre o coloque un espiche cónico de madera a la medida. Si la vía es pequeña, aplique pasta reparadora capaz de actuar (polimerizar) bajo el agua.



Prevenir

- Cierre las válvulas que no utilice.
- No consienta filtraciones desde la cubierta al interior.
- Asegure la estanqueidad de portillos y escotillas.
- Fije el ancla para que no golpee el casco.
- Fije fuertemente las baterías y todo el material pesado.
- Jamás permita agua en la sentina.

Si no puede detener la entrada de agua, haga una llamada de socorro.

En la espera de ayuda, aumente la flotabilidad vaciando el depósito de agua dulce al mínimo imprescindible y arrojando peso inútil por la borda. Prepárese para abandonar la embarcación, pero espere hasta el último minuto.

Una embarcación medio hundida es mejor lugar para esperar ayuda que una balsa. Se debe pasar a ésta, cuando el hundimiento es inminente.

Avería en el motor

Una de las emergencias más habituales entre las embarcaciones de recreo a motor es la parada de la máquina.

Quedarse sin máquina, y como consecuencia sin gobierno, puede ser muy peligroso con mal tiempo o cerca de la costa. Sin mencionar la falta de combustible o los enganches de la hélice con objetos flotantes, los principales motivos de la parada suelen ser el bloqueo del filtro de combustible y el calentamiento excesivo de la máquina. En consecuencia:

- Use siempre combustible de calidad y no apure el contenido del depósito para que no entre suciedad en el circuito.
- Intercale más de un filtro en el circuito de alimentación de combustible.
- Si el escape emite mucho humo, el motor está recalentado.
- Lleve a bordo una caja de herramientas con varios filtros de combustible, llaves de diferentes medidas, destornillador, alicates, linterna estanca y pilas de repuesto, navaja inoxidable, abrazaderas para manguitos, líquido sellador (epoxy) y cinta autoadhesiva (cinta americana) de alta resistencia para reparar manguitos.



QUÉ HACER EN CASO DE EMERGENCIA

Actuar en emergencias

Hombre al agua

Posiblemente, la caída accidental al agua de un tripulante durante la navegación es una de las emergencias más graves. También es una de las más peligrosas, porque en el 50% de los casos tiene trágicas consecuencias. Las caídas accidentales al agua se producen con mayor frecuencia en las embarcaciones a vela que en las de motor.

La prevención es indispensable.

- Desplácese con cuidado por cubierta y empleando los equipos de seguridad a nuestro alcance. No se fíe de los candeleros.
- Si no dispone de aseos, tenga mucho cuidado si decide hacer sus necesidades por la borda.
- En veleros, mucho cuidado con los movimientos de la botavara.

Siempre: una mano para la embarcación y la otra para sí mismo.

A pesar de todas las precauciones, la totalidad de la tripulación tiene que estar preparada para enfrentarse al problema.

Qué hacer

- Grite hombre al agua.
- Lance aros salvavidas, percha IOR, bote fumígeno, luz flotante (de noche),...
- Arroje al agua todos los objetos flotantes que encuentre (defensas, chalecos,...) y cuéntelos para luego recogerlos.
- Si dispone de Chart-plotter o GPS, pulse el botón MOB (Man Over Board).

- Detenga de inmediato la máquina de la embarcación o por lo menos póngala en punto muerto para no causar daños con la hélice. Si el náufrago lleva arnés puede ahogarse al ser remolcado velozmente. Una vez haya librado el náufrago la hélice o no haya riesgo de ahogamiento, arranque de avance de nuevo.

- Si está solo, no abandone el puente.

- Designe a una persona que no pierda de vista al náufrago ni un sólo segundo y sin parpadear. No distraerle bajo ningún concepto y facilitarle unos prismáticos. El náufrago puede alejarse de nosotros hasta 200 metros por minuto.

- Anote cuanto antes las coordenadas, hora y minuto, rumbo y velocidad en el momento de la caída.

- De noche, lance un cohete con paracaídas para iluminar el lugar.

- Haga una llamada de urgencia PAN-PAN.

Si pierde de vista al náufrago, pulse el botón Distress de la LSD y envíe un MAYDAY.

- Organícese para realizar un salvamento.

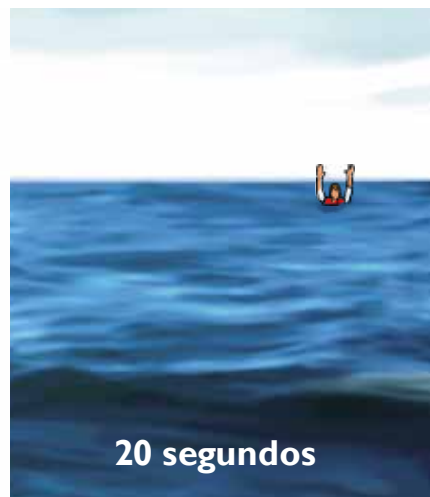
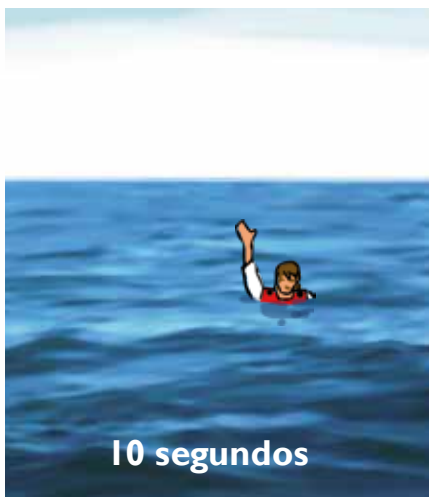
Qué no hacer

- Saltar al agua en su busca, sobre todo sin chaleco y sin estar sujeto por un cabo a la embarcación porque habrá dos náufragos en lugar de uno.

- Perder de vista al náufrago.

- Titubear en pedir ayuda.

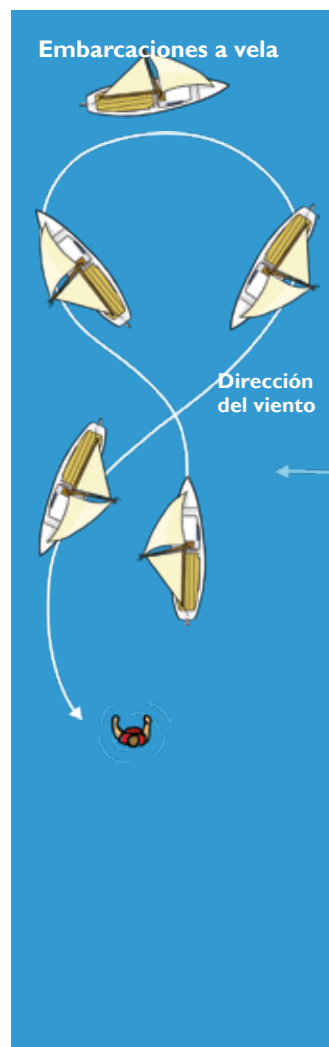
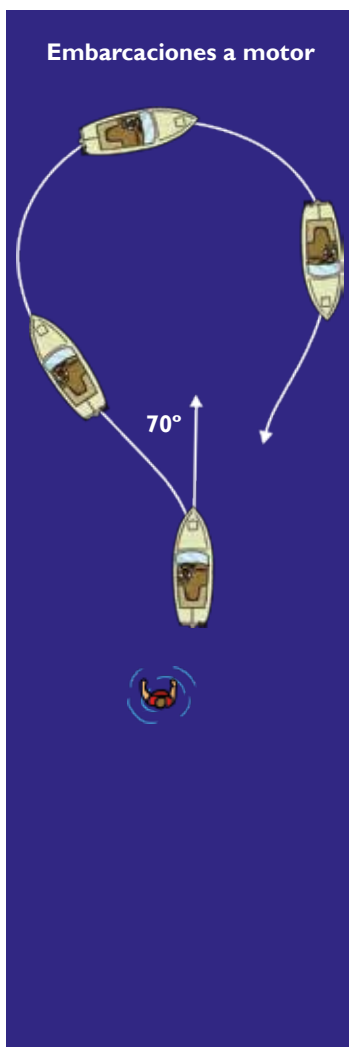
- Abandonar la búsqueda demasiado pronto.



QUÉ HACER EN CASO DE EMERGENCIA

En embarcaciones a motor, la llamada maniobra de Boutakov sirve cuando se ve que un náufrago cae al agua, y se quiere volver rápidamente a la situación de caída. Permite deshacer el rumbo anterior y tratar de regresar a la zona, aunque hay que contar con la deriva del náufrago y con las corrientes

- Vire momentáneamente 70° a la banda de la caída al agua.
- En cuanto se estabilice en el nuevo rumbo, vire 180° a la banda contraria, estabilice el rumbo y avance.



- En su caso, navegue en zigzag sobre ese rumbo y siguiendo los objetos que arrojó. Como éstos se desplazan con el viento más deprisa que el náufrago, busque a barlovento de ellos.

En embarcaciones a vela, virar y aproarse al viento hasta ponerse a la capa. La embarcación derivará hacia la supuesta posición de la caída. Si navegaba de empopada, resulta más complicada la maniobra. Arrie las velas y arranque el motor.

Si es usted quien cae al agua:

- No intente nadar.
- No se deje dominar por el pánico.
- Póngase en posición fetal.
- Sujétese a todo lo que pueda flotar.
- No pierda de vista la embarcación.
- Haga señales.

Recuperar un náufrago desde el agua es muy complicado, sobre todo con mal tiempo. Puede estar aturdido y fatigado y no podrá subir a bordo por sí mismo. Cuando llegue a su costado, sujete al náufrago con un cabo antes de intentar izarlo. Bote el "auxiliar" o incluso la balsa salvavidas si es necesario.

Si resuelve el problema, avise inmediatamente a Salvamento Marítimo para que desmovilice los medios activados con su llamada de socorro.



QUÉ HACER EN CASO DE EMERGENCIA



Incendio

Después de haber caído al agua, sufrir un incendio en medio de la mar es una emergencia grave que puede conducir al abandono de la embarcación en corto plazo. Como las embarcaciones modernas se fabrican con abundantes plásticos, al arder generan humos tóxicos.

Generalmente, el incendio es consecuencia de un mantenimiento defectuoso o de errores humanos. Las principales fuentes de incendio son:

- El circuito eléctrico: cables recalentados por exceso de carga, enchufes oxidados, fusibles sobre dimensionados o inadecuados.
- El motor: recalentamiento, fugas de combustible, trapos manchados con hidrocarburos en el compartimento del motor.
- La batería: fumar o encender un mechero mientras se verifica el nivel del electrolito: ¡riesgo de explosión!
- La cocina: fugas de gas, calentar aceites (nunca freír a bordo).
- El material inflamable: combustible, pinturas, disolventes, grasas,... almacenados cerca de fuentes de calor.
- Los fumadores: cigarrillos mal apagados, colillas arrojadas por una escotilla, fumar en la litera, fumar en la cocina,...

Qué hacer

- Si ve que es incapaz de apagar el fuego, haga una llamada de socorro.
- Parar el motor o arriar las velas.
- Largar un ancla flotante para que el humo se aleje a sotavento.
- Identificar el foco del incendio.
- Cortar el gas y la energía eléctrica.
- Alejar del fuego todo material inflamable.
- Colocarse los chalecos salvavidas y subir todos a cubierta.
- Mantener alejados del fuego la balsa salvavidas y la radiobaliza.
- Localizar y recuperar todos los extintores.
- Cerrar todas las escotillas, puertas y tomas de aire para no alimentar el fuego con más oxígeno.
- No entrar en un compartimento lleno de humo y evitar respirarlo.
- Romper puertas o mamparos si necesita llegar hasta el posible foco.
- Luchar contra el fuego con extintores, mantas o baldes de agua (el agua solamente sobre fuegos secos: papel, madera, tejidos).

Recuerde que la carga de los extintores dura poco y debe aprovecharla. Ataque la base del fuego, no las llamas. Para protegerse, lleve ropa ignífuga (lana), guantes, calzado fuerte y un pañuelo húmedo sobre el rostro. Si el fuego escapa de control, abandone de inmediato la embarcación.

QUÉ HACER EN CASO DE EMERGENCIA

Uso de la radio en emergencias

Alertas y llamadas de socorro

Canal 70 VHF o frecuencia 2.187,5 kHz en Llamada Selectiva Digital (LSD) o una llamada de socorro Canal 16 VHF (Voz).

Utilice siempre los procedimientos internacionales reglamentados para hacer una alerta o una llamada de socorro. Sólo así tendrá la seguridad de que su llamada es escuchada y que será atendida por los servicios de salvamento o por embarcaciones próximas que permanecen a la escucha.

Recuerde que la valoración del tipo de emergencia y su gravedad es responsabilidad del patrón de la embarcación. Las llamadas pueden ser de **Socorro - Urgencia - Seguridad**.

Alarma de Socorro DISTRESS – Llamada de Socorro MAYDAY

Una persona o un barco están amenazados por un peligro inminente y necesitan auxilio inmediato.

Tiene prioridad absoluta sobre todas las demás comunicaciones radio. Al recibir una alerta o una llamada de socorro, los buques y embarcaciones en la zona deben mantener la escucha en el canal 16, a la espera de que una estación costera acuse recibo o de recibir instrucciones de ésta, y acudir en ayuda.

Actuación: si necesita abandonar la embarcación de inmediato.

- Si su embarcación está equipada con una estación de radio con llamada selectiva digital (LSD) pulse brevemente el botón DISTRESS (color rojo). Se da por hecho que el equipo está sintonizado en la frecuencia o canal adecuados (Canal 70 de VHF – frecuencia 2.187,5 kHz de OM).
- La simple pulsación emite una alarma de socorro. Al estar conectado el equipo con el GPS (obligado por normativa española), enviará su posición y hora exacta de emisión. Además enviará su identificación (MMSI).

Actuación: si dispone de unos minutos y no necesita abandonar la embarcación de inmediato.

- Siga la secuencia del menú para realizar una alerta de socorro que dará la posibilidad de seleccionar en la pantalla del equipo hasta 12 diferentes opciones sobre la “naturaleza del peligro” (incendio, colisión, vía de agua, naufragio, sin gobierno, etc.).

También le ofrecerá la posibilidad de validar o rectificar su posición y la hora.

- Seleccione el dato adecuado en el teclado y valide con la tecla Enter.
- Pulse el botón DISTRESS otra vez durante al menos 5 segundos. En pantalla aparece el mensaje completo y la alerta se transmitirá.

Espere un acuse de recibo mediante llamada selectiva digital en el mismo Canal o frecuencia con el que emitió la llamada de socorro. Si tarda en llegar, de 3 a 4 minutos minutos, repita las operaciones anteriores.

No confíe exclusivamente en la Llamada Selectiva Digital. Quienes han recibido su llamada de socorro esperan escucharle.

Después de emitir una alerta de socorro o directamente si no cuenta con llamada selectiva digital; seleccione el canal 16 de VHF y emita una llamada de socorro, diciendo:

- MEDÉ, MEDÉ, MEDÉ (o meidei, meidei, meidei) (Mayday, Mayday, Mayday).
- Aquí... (nombre de la embarcación repetido tres veces seguidas, distintivo de llamada o MMSI).

Y a continuación el mensaje de socorro:

- MEDÉ (o meidei).
- Nombre de la embarcación.
- El indicativo de llamada o el MMSI.
- Posición en latitud y longitud o respecto a un punto geográfico conocido.
- Naturaleza del peligro (describa con precisión y concreción la naturaleza del peligro: fuego, vía de agua, etc.)
- Tipo de asistencia requerida.
- Cualquier otra información de utilidad (personas a bordo, descripción de la embarcación, heridos, etc.).
- Aquí (nombre de la embarcación, o indicativo).
- TERMINADO.

QUÉ HACER EN CASO DE EMERGENCIA

Anuncio de Urgencia – Llamada de urgencia PAN-PAN

Mensaje muy urgente relativo a la seguridad de una unidad móvil o de una persona, consejos radio-médicos, operaciones de búsqueda y rescate.

Las comunicaciones de urgencia consisten en un anuncio, transmitido mediante llamada selectiva digital, seguido de la llamada y el mensaje de urgencia transmitidos mediante radiotelefonía.

Para iniciar el anuncio de urgencia vaya al menú de llamadas, seleccione “Llamada de Urgencia”. En el submenú, escoja el destinatario (todas las Estaciones, Área geográfica concreta o Estación determinada). Introduzca el canal en el que va a transmitir el mensaje de urgencia.

Para transmisión de voz, seleccione el canal 16 de VHF y emita una llamada de urgencia, diciendo:

- PAN-PAN PAN-PAN PAN-PAN.
- “Llamada a todas las estaciones” o nombre de la estación llamada, repetido tres veces.
- Aquí... (nombre de la embarcación repetido tres veces seguidas, indicativo de llamada o el MMSI).
- Seguido del mensaje de urgencia o de los detalles del canal que se va a utilizar para enviar el mensaje, en caso de que se vaya a utilizar un canal de trabajo.

En el canal de trabajo indicado se transmite el mensaje de urgencia de la siguiente forma:

- PAN-PAN PAN-PAN PAN-PAN.



- “Llamada a todas las estaciones” nombre de la estación a la que se llama repetido tres veces.).
- Aquí... (nombre de la embarcación repetido tres veces seguidas, indicativo de llamada o el MMSI).
- Texto del mensaje de urgencia

Anuncio de Seguridad - Llamada de seguridad SECURITÉ.

Aviso náutico o meteorológico importante.

Las comunicaciones de seguridad generalmente consisten en un anuncio, transmitido mediante llamada selectiva digital, seguido de la llamada y el mensaje de seguridad transmitidos mediante radiotelefonía.

Para iniciar el anuncio de seguridad. En estaciones de radio con llamada selectiva digital (LSC), vaya al Menú de llamadas, seleccione “Llamada de seguridad”. En el submenú, escoja el destinatario (todas las Estaciones, Área geográfica concreta o estación determinada). Introduzca el canal en el que va a transmitir el mensaje de seguridad.

Para transmisión de voz, seleccione el canal 16 de VHF y emita una llamada de seguridad, diciendo:

- SECURITÉ-SECURITÉ-SECURITÉ.
- “Llamada a todas las estaciones” o nombre de la estación a la que se llama, repetido tres veces.
- Aquí... (nombre de la embarcación repetido tres veces seguidas, indicativo de llamada o el MMSI).
- Mensaje de seguridad o detalles del canal que se va a utilizar para enviar el mensaje, en caso de que se vaya a utilizar un canal de trabajo.

En el canal de trabajo indicado se transmite el mensaje de urgencia de la siguiente forma:

- SECURITÉ SECURITÉ SECURITÉ.
- “Llamada a todas las estaciones” o nombre de la estación a la que se llama, repetido tres veces.
- Aquí... (nombre de la embarcación repetido tres veces seguidas, indicativo de llamada o el MMSI).
- Texto del mensaje de seguridad.

Recuerde que los equipos CB (Banda Ciudadana) no son escuchados por los servicios de salvamento.

QUÉ HACER EN CASO DE EMERGENCIA

Consejos importantes

¡RECUERDE!

- Mantenga siempre encendido su equipo de comunicaciones mientras se encuentre en la mar. El equipo mantendrá por usted una escucha automática en las frecuencias de socorro de llamada selectiva digital y estará preparado para su utilización en caso de que su buque lo requiera.
- Mantenga una escucha permanente en el canal 16 de VHF.
- Esté atento a la evolución del tiempo. Para ello permanezca atento a las emisiones de los boletines meteorológicos en las frecuencias apropiadas de las Estaciones Costeras y Centros de Salvamento. Si dispone de receptor Navtex, seleccione la estación apropiada de la zona donde esté navegando mediante el código correspondiente a dicha estación.
- En caso de peligro inminente para su buque o para una persona a bordo, emita una alerta utilizando la LSD y active la radiobaliza. Si se ve obligado a abandonar el barco, lleve la radiobaliza consigo a la balsa salvavidas, déjela flotar libremente y manténgala sujeta con la rabiza.

- Si debe abandonar el barco y dispone de un Responder de Radar, llévelo consigo y actívelo para que pueda ser localizado por el radar de un buque cercano o de los medios que acuden en su auxilio.
- No utilice la radio de manera inapropiada, ni la utilice para transmitir señales falsas o engañosas. Recuerde que es un equipo que puede salvar su vida o la de otros navegantes. Una utilización contraria a las disposiciones de la Reglamentación de Radiocomunicaciones puede llegar a degradar la viabilidad del sistema de socorro marítimo.
- En caso de emitir de manera involuntaria una señal de alerta de socorro de llamada selectiva digital, avise inmediatamente del hecho a una estación costera o Centro de Salvamento Marítimo. De esta manera evitará salidas innecesarias de los medios de salvamento. Si se le activa la radiobaliza sin motivo, apáguela y actúe de la misma forma.

Glosario

CCR: Centro de Comunicaciones Radiomarítimas.

CCS: Centro Coordinador de Salvamento Marítimo.

Estación Costera: estación terrestre del servicio móvil marítimo.

HF: High Frequency (3-30 MHz). Ondas decamétricas (u Onda Corta), y por extensión el equipo que las usa.

MF: Medium Frequency (300-3000 kHz). Ondas hectométricas (u Onda Media), y por extensión el equipo que las usa.

VHF: Very High Frequency (30-300 MHz). Ondas Métricas, y por extensión el aparato que las usa.

INMARSAT: INternational MARitime SATellite organization. Organización privada que opera una constelación de satélites geoestacionarios y proporciona el segmento espacial para la prestación tanto de servicios comerciales como aquellos relativos a la seguridad marítima en el ámbito del SMSSM.

LSD: Llamada Selectiva Digital. Técnica que utiliza códigos digitales (y no la voz) para establecer contactos con una o varias estaciones.

MRCC: Maritime Rescue Coordination Centre. Centro de Coordinación de primer orden de Salvamento Marítimo.

MRSC: Maritime Rescue Coordination Sub-Centre. Subcentros de Coordinación de Salvamento Marítimo.

MSI: Maritime Safety Information. Información de Seguridad Marítima.

NAVTEX: Abreviación de NAVigational TEXt. Sistema para la emisión de mensajes relativos a la seguridad marítima y boletines meteorológicos. También receptor para recibir dichos servicios.

OMI: Organización Marítima Internacional. Organismo dedicado a la elaboración de medidas para mejorar la seguridad marítima, a nivel internacional.

EPIRB o RLS: Emergency Position Indicating Radiobacon-Radiobaliza de Localización de Siniestros por satélite.

SART: Search And Rescue Radar Transponder. Responder de radar para embarcaciones de supervivencia.

QUÉ HACER EN CASO DE EMERGENCIA

PROCEDIMIENTO RADIOTELEFÓNICO

RESUMEN

PRONUNCIACIÓN	Todo despacho que se reciba precedido por una de las palabras que a continuación se relacionan concierne a la seguridad.
MAYDAY (medé) (Peligro)	Indica que un buque, aeronave u otro medio de transporte está amenazado de un grave e inminente peligro y pide auxilio inmediato.
PAN PAN (pan pan) (Urgencia)	Indica que la estación que hace la llamada tiene un mensaje muy urgente para transmitir relacionado con la seguridad de un buque, aeronave u otro medio de transporte, o con la seguridad de una persona.
SECURITÉ (sequiurité) (Seguridad)	Indica que la estación va a transmitir un mensaje relacionado con la seguridad en la navegación, o un importante aviso meteorológico.

TABLA I

ALFABETO FONÉTICO Y PRONUNCIACIÓN DE LAS CIFRAS

(Puede utilizarse al transmitir en claro o cifrado)

Letra	Palabra	Pronunciación	Letra	Palabra	Pronunciación
A	Alfa	AL FA	N	November	NO VEM BER
B	Bravo	BRA VO	O	Oscar	OS CAR
C	Charlie	CHAR LI	P	Papa	PA PA
D	Delta	DEL TA	Q	Quebec	QUE BEK
E	Echo	E CO	R	Romeo	RO ME O
F	Foxtrot	FOX TROT	S	Sierra	SI E RRA
G	Golf	GOLF	T	Tango	TAN GO
H	Hotel	HO TEL	U	Uniform	U NI FORM
I	India	IN DIA	V	Víctor	VIC TOR
J	Julieta	YU LI ET	W	Whiskey	UIS KI
K	Kilo	KI LO	X	X-ray	EX REY
L	Lima	LI MA	Y	Yankee	IAN KI
M	Mike	MA IK	Z	Zulú	ZU LU

NOTA: Las sílabas acentuadas van subrayadas

Número	Palabra	Pronunciación	Número	Palabra	Pronunciación
0	Nadazero	NA-DA-SI-RO	6	Soxisix	SOK-SI-SIX
1	Unaone	U-NA-UAN	7	Setteseven	SE-TE-SEVEN
2	Bissotwo	BI-SO-TU	8	Oktoeight	OK-TO-EIT
3	Terrathree	TE-RA-TRI	9	Novenine	NO-VE-NAIN
4	Kartefour	KAR-TE-FOR	Coma decimal	Decimal	DE-SI-MAL
5	Pantafive	PAN-TA-FAIF	Punto final	Stop	STOP

NOTA: Se debe dar la misma entonación a cada sílaba

QUÉ HACER EN CASO DE EMERGENCIA

Procedimiento Radiotelefónico

TABLA 2

Cifrado de la situación con el Código Internacional de Señales

1. Por demora y distancia de un punto

Letra A (Alfa), seguida de un grupo de tres cifras que indique la demora verdadera a la que está el barco desde el punto marcado.

Nombre de este punto.

Letra R (Romeo), seguida de una o más cifras, que indican la distancia en millas náuticas.

2. Por latitud y longitud

Latitud. Letra L (Lima), seguida por un grupo de cuatro cifras (dos cifras para los grados y dos cifras para los minutos), y por, o bien N (November) para latitud norte, o S (Sierra) para latitud sur.

Longitud. Letra G (Golf), seguida por un grupo de cinco cifras (tres cifras para grados, dos cifras para minutos), y por, o bien E (Echo) para longitud este, o W (Whiskey) para longitud oeste.

TABLA 3

Cifrado de la naturaleza del peligro con el Código Internacional de Señales

Señal	Palabras	Significado de las señales
AE	Alfa Echo	Tengo que abandonar mi buque
BF	Bravo Foxtrot	Aeronave hizo amaraje forzoso en situación indicada y necesita inmediato auxilio
CB	Charlie Bravo	Necesito inmediato auxilio
CB6	Charlie Bravo Soxixix	Necesito inmediato auxilio. Tengo incendio a bordo
DX	Delta X-ray	Me hundo
HW	Hotel Whiskey	He tenido un abordaje con embarcación de superficie
Contestación a un buque en peligro		
CP	Charlie Papa	Me dirijo en su auxilio
ED	Echo Delta	Sus señales de peligro han sido interpretadas
EL	Echo Lima	Repita la situación del lugar de peligro

NOTA: Una lista más amplia de señas se encuentra en el Código Internacional de Señales

QUÉ HACER EN CASO DE EMERGENCIA

Señales visuales de socorro

Las bengalas de mano son útiles para distancias cortas y los cohetes y botes fumígenos para distancias medias. Los medios pirotécnicos son peligrosos y pueden causar quemaduras. Si tiene que emplearlos siga estas recomendaciones:

- Lea atentamente las instrucciones de uso.
- Ensaye previamente los movimientos que va a hacer.
- Manipúlelos con guantes o trapos.
- Lance o encienda siempre a sotavento, con el brazo alargado por fuera de cubierta, la bengala prácticamente vertical y alejado de otras personas.
- En el caso de botes fumígenos, láncelos enseguida al agua.
- Use el material con moderación y solamente cuando tenga la certeza de que puede ser avistado desde otra embarcación, unidad aérea o desde la costa cercana, ya que dispone de contadas unidades.

Acciones ante un rescate

Acciones previas

- Abrigarse para protegerse del frío y del agua.
- Ajustar el chaleco y cerrar el traje de supervivencia.
- No lanzarse al agua. Esperar a los medios de salvamento.
- Beber agua y glúcidos rápidos para preparar los músculos.
- Estabilizar la balsa y nunca ponerse de pie en ella.
- Evacuar a los heridos en primer lugar.
- Recoger los documentos.
- Hacer señales por cualquier medio disponible ante la proximidad de un medio de rescate.
- Si se dispone de VHF, establecer contacto.

Recordar la regla de oro del salvamento, que es: Proteger la seguridad de todas las personas involucradas en la operación: personas a rescatar y rescatadores.

Antes de la llegada de los medios de salvamento

- Las situaciones de emergencia en la mar suelen permitir disponer del tiempo suficiente para planificar la acción a desarrollar, por ello nunca se debe perder la calma.
- Hay que procurar estudiar la forma de hacerse visibles.
- Si se tiene comunicación con los Centros de Salvamento, mantenerlas; esto, además de ayudar a mantener la calma, permitirá advertir a los medios de salvamento de cualquier cambio en la situación.

Con los medios de salvamento

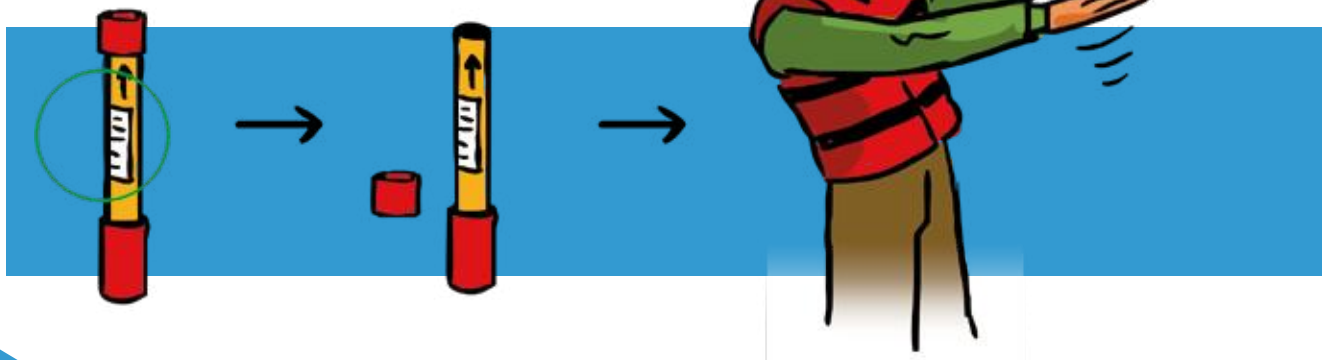
Una vez que hayan llegado los medios de rescate, se deben seguir sus instrucciones, sin olvidar que ellos están arriesgando sus vidas.

• Embarcaciones de salvamento

Siempre que intentemos que nos den remolque, y si la tripulación de la embarcación no lo ve factible, no insistamos, ya que podemos poner en peligro a ambas tripulaciones. Si nos dan remolque, se seguirán sus instrucciones y se procurará facilitar la operación.

• Buques de salvamento

Si este es el tipo de unidad que nos asiste, procurará ofrecernos resguardo, acercándose por barlovento.



QUÉ HACER EN CASO DE EMERGENCIA

Tomar un remolque

Si ha solicitado remolque por cualquier motivo, antes de que llegue la ayuda debe saber dónde hará firme el cabo de remolque que va a recibir. Elija el punto, o puntos, más fuertes.

Siga fielmente las instrucciones de Salvamento Marítimo y colabore en todo momento con los profesionales.

Amarre el remolque que le entreguen mediante un nudo que pueda ser deshecho bajo tensión y manténgase lejos de la estacha mientras es remolcado. Puede soltarse y actuar como un látigo.

Rescate mediante helicóptero. Evacuación

El rescate por helicóptero de la tripulación, o la evacuación de uno de sus miembros, es una maniobra arriesgada. Los profesionales de Salvamento Marítimo utilizan los medios más avanzados y se ejercitan para este tipo de operaciones, tanto de día como de noche.

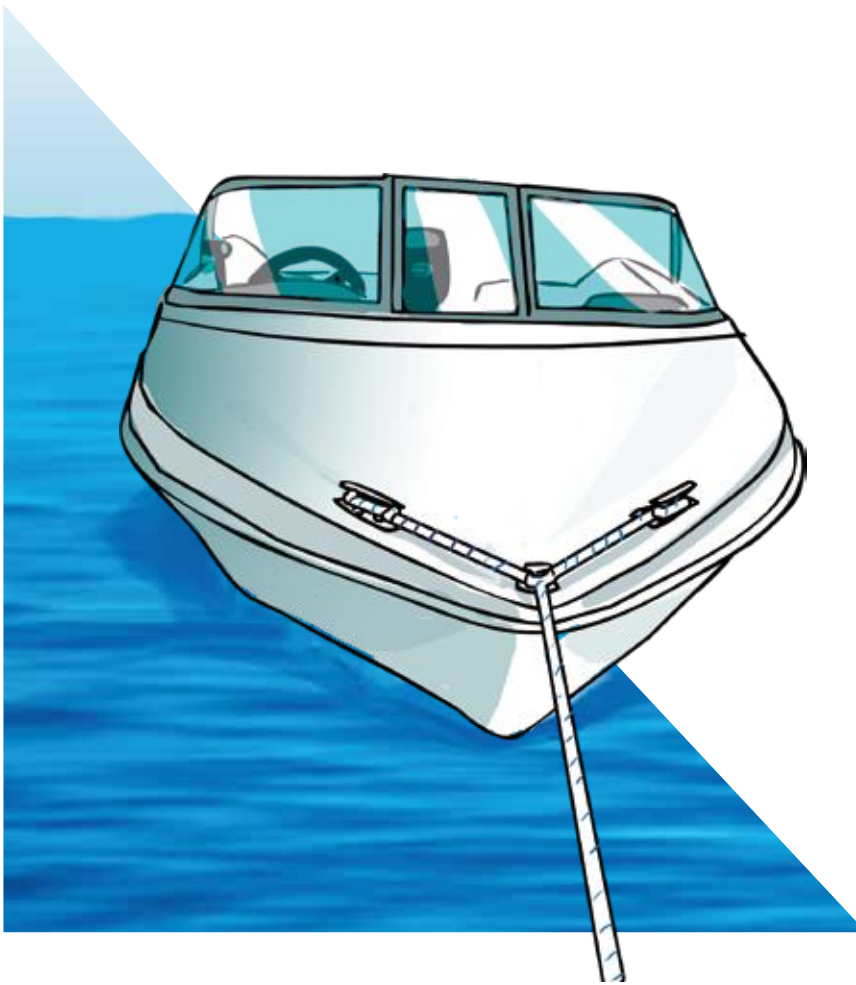
- No se impaciente aguardando la llegada. Los helicópteros tienen un tiempo de respuesta relativamente rápido.

- Antes de la llegada del helicóptero, atienda a la información e instrucciones del Centro de Salvamento Marítimo.

- Todas las personas a bordo deben ponerse el chaleco salvavidas. Estén atentos a las instrucciones que se les facilitarán desde el helicóptero. Recoja la documentación más imprescindible. No piense que le izarán con sus maletas.

- En veleros, arríe las velas y arranque el motor.

- Despeje de cubierta todo material y equipos que puedan salir volando. Si puede navegar a motor, seguramente le dirán que mantenga un rumbo y velocidad constantes. Al timón, no se distraiga con las evoluciones del helicóptero.



QUÉ HACER EN CASO DE EMERGENCIA

Si se encuentra en una balsa salvavidas, active el RESAR, use el VHF portátil para guiarle usando la técnica de las horas en un reloj y siempre desde el punto de vista del helicóptero, encienda una bengala, haga señales con espejos o lance un bote fumígeno.

Nunca lance un cohete provisto de paracaídas cuando se aproxima un helicóptero. Puede causar un grave accidente.

La maniobra

- Puede que el helicóptero envíe una línea guía que usted deberá recoger.
- Cuando el nadador/rescatador salga del helicóptero le solicitarán que cobre el cable para aproximarle hasta la embarcación. Obedezca todas las instrucciones.
- Al llegar a la puerta del helicóptero, no toque nada y sea pasivo. Déjese introducir a bordo por los profesionales.



Abandono del buque. La última opción

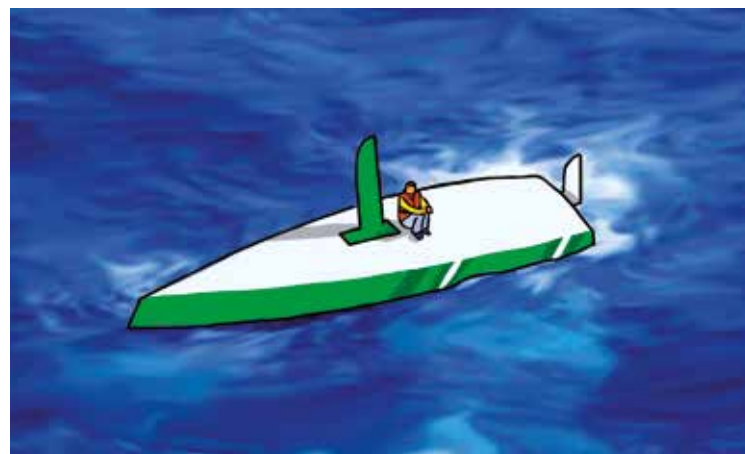
Abandonar la embarcación es una decisión difícil y arriesgada porque puede hacerse en condiciones desfavorables y peligrosas. Es una última decisión que debe meditarse mientras quede esperanza de que la embarcación siga a flote.

Algunos abandonos pueden ser muy precipitados, en plena noche y con mal tiempo. Es necesario estar preparado, física y anímicamente, así como entrenar a la tripulación para esa desagradable eventualidad.

Qué hacer

- Prepararse con antelación.
- Detener completamente la embarcación.
- Hacer una llamada de socorro y activar la radiobaliza manualmente.
- Ponerse ropa de abrigo, chalecos salvavidas o traje de supervivencia (si se tiene).
- Agruparse de dos en dos y reunir el material que queremos llevar. Atención a las mochilas personales de abandono.
- De noche cada persona debe disponer de una luz.
- Amarrar a bordo la driza de la balsa salvavidas antes de lanzarla al agua.

Ante cualquier emergencia permanezca sobre la embarcación o en sus proximidades en espera de la ayuda. Será más fácil localizarle. No intente ganar la costa a nado si no tiene la seguridad de alcanzarla, seguramente está más lejos de lo que parece.



QUÉ HACER EN CASO DE EMERGENCIA

- Volver a leer las instrucciones de la balsa y lanzarla.
- Tirar de la driza para que la balsa se infle automáticamente. Si no funciona el mecanismo, tendrá que subirla a bordo e inflarla manualmente.
- Embarcar por parejas, sin mojarse y sin saltar, suavemente para no dañar la balsa, si es posible. Cuando estén todos a bordo, embarcar el material y sujetarlo bien.
- Llevar consigo la radiobaliza.
- Cortar la driza en el último momento (debería tener una navaja en el bolsillo).
- Acomodarse a bordo, buscando el equilibrio para no volcar.
- Achicar y mantener seca la balsa. Usar las esponjas de la balsa.
- Verificar periódicamente el inflado de la balsa y el estado de las válvulas.

En la balsa, según su categoría, se encuentra una bolsa de supervivencia.

Subir a la balsa desde el agua

Si se ve obligado a saltar al agua, hágalo de pie, con las piernas y rodillas juntas, sujetando el chaleco y tapándose la nariz. Mantenga a toda la tripulación agrupada. La balsa puede haberse volteado y necesitará colocarla correctamente.



Para voltear una balsa, colocarse a sotavento y subir sobre la botella de aire comprimido. En otra posición, la botella puede golpear la cabeza de un náufrago. Tirar de las cinchas que cruzan la parte inferior de la balsa, mientras otros náufragos levantan desde barlovento.

Subir a una balsa desde el agua, con el chaleco, el viento y el oleaje, requiere cierta destreza, esfuerzo físico y la colaboración de todos.

Si no dispone de balsa, no se destrinca o está pinchada

- Salte al agua y no intente nadar. Si tiene que hacerlo, hágalo de espaldas.
- Lleve consigo la radiobaliza.
- Mantenga agrupada a toda la tripulación.
- Súbase a cualquier objeto flotante para reducir la hipotermia.

Supervivencia en la mar

La espera de un rescate a bordo de una balsa o a flote, suele desencadenar miedo, impotencia, culpabilidad, negación de la evidencia o irritación. Pero ninguno de estos sentimientos aporta soluciones.

El patrón responsable de la seguridad de la embarcación debe saber escuchar, tranquilizar y ayudar a los más débiles con una actitud positiva y conservando la sangre fría.

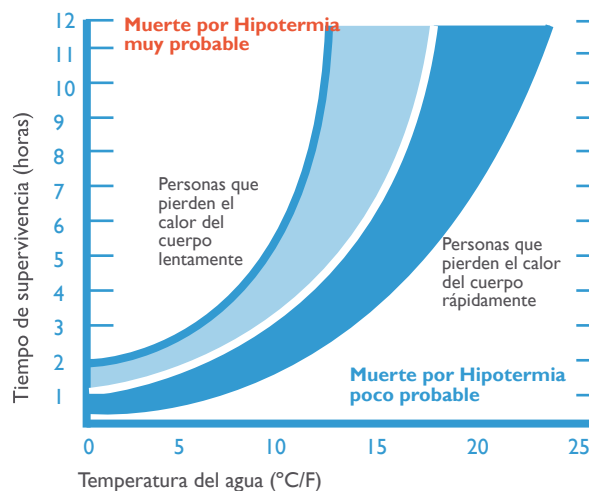
QUÉ HACER EN CASO DE EMERGENCIA

Los peores enemigos del náufrago son la hipotermia, la deshidratación, la fatiga y el sueño.

Hipotermia

Por debajo de 35°C de temperatura corporal aparece la hipotermia. Para prevenirla es necesario abrigar las zonas de mayor pérdida de temperatura: cabeza, cuello, axilas e ingles, evitar la humedad y permanecer hidratado. En el agua, el náufrago no debe nadar, sino adoptar la postura fetal y flotar abrazado a sus compañeros.

Los primeros síntomas de la hipotermia son escalofríos incontrolados, pérdida de destreza manual, destemplanza y apatía.



Tratamiento de la hipotermia

- Trasladar al afectado horizontalmente y evitar los golpes.
- Quitar toda la ropa mojada y secar sin frotar, especialmente las extremidades.
- No dar a beber alcohol.
- Abrigar a la víctima a resguardo del viento.
- Si el náufrago está inconsciente, hacer una llamada de socorro.



QUÉ HACER EN CASO DE EMERGENCIA

Deshidratación

La deshidratación es progresiva y reversible.

Para prevenirla:

- Beber agua dulce.
- Si se carece de ella, intentar pescar y prensar las capturas bebiendo el líquido que rezuman.



- A bordo de una embarcación a la deriva, procurar destilar agua dulce a partir de agua de mar.
- Evitar la sudoración y mantenerse a la sombra.
- Evitar el mareo y los vómitos.
- Nunca beber agua de mar, porque suele producir vómitos y diarrea que incrementan la deshidratación.

Solidaridad

La solidaridad y la ayuda mutua en la mar es una regla universal entre marinos. A menudo, el socorro prestado por buques y embarcaciones es la forma más rápida de asistencia, cuando no la única posible, en medio del océano y lejos del alcance de los servicios de salvamento. De ahí la obligación de mantener la escucha permanentemente en los Canales y frecuencias de socorro.

Si escucha por radio una alerta o una llamada de socorro o avista señales de emergencia, diríjase de inmediato hacia la posición de la embarcación con problemas. Espere el tiempo establecido antes de acusar recibo y retransmitir en nombre de la unidad en peligro una alerta o llamada de socorro “Mayday-Relé”, para contactar con Salvamento Marítimo y atender sus instrucciones. De la rapidez de su reacción pueden depender vidas humanas.

Si recibe una alerta de socorro en LSD no envíe un acuse de recibo (acknowledgement) inmediatamente, espere 5 minutos para que las estaciones costeras puedan acusar recibo, pasado este intervalo de tiempo retransmita una alerta o una llamada de socorro en nombre de la embarcación en peligro.

Tenga especial precaución ante las siguientes situaciones:

- Si le solicitan un remolque, cerciórese de que dispone de medios materiales y de potencia motor. Dar y tomar remolque es una maniobra arriesgada, sobre todo con mal tiempo.
- Abarloarse a otra embarcación para hacer un transbordo de tripulantes, es muy peligroso si hay oleaje. Valore el riesgo. Si es necesario, recoja a los naufragos desde el agua botando una balsa salvavidas o el bote auxiliar.
- Si avista una embarcación con emigrantes irregulares, analice el riesgo que corren, haga una llamada de socorro o de urgencia y obedezca las instrucciones que le den desde el Centro de Coordinación de Salvamento. No intente abarloarse a la “patera” y efectuar un transbordo, ya que es extremadamente peligroso para la seguridad de todos los involucrados. Si hay personas en el agua, arroje hacia ellos chalecos, aros salvavidas y todos los medios de flotación de que disponga a bordo. Manténgase en las proximidades y espere la llegada del rescate.

WINDSURF / KITESURF

Las actividades náuticas se identifican con vacaciones y relajación. Son prácticas habitualmente estacionales, puestas al alcance de innumerables ciudadanos que, en demasiadas ocasiones, carecen de suficiente experiencia y de la forma física adecuada.

La seguridad en las actividades depende, en gran medida, de aplicar el sentido común y de recibir la mayor información posible sobre sus riesgos potenciales. Es importante atender las indicaciones de los responsables de la seguridad en playas y costas (Protección Civil, Policía Local, Cruz Roja Española o Guardia Civil), en lo que se refiere a distancias de seguridad, velocidad permitida y zonas acotadas, así como atender las recomendaciones de quienes, eventualmente, nos alquilan el material.

Generalmente, las diversas actividades náuticas se practican en zonas concurridas donde convergen otros intereses a los que es necesario acomodarse. Piense en la seguridad propia y en la de todas las personas que le rodean.

Dos normas básicas y primordiales:
Consulte la previsión meteorológica y deje aviso en tierra de sus planes y hora de regreso para dar la alarma si no regresa en el plazo previsto.

Si va a practicar alguna actividad náutica, siga las recomendaciones que ofrece esta Guía.

Recomendaciones para el windsurf

- Vigile la meteorología. El estado del viento y el mar pueden cambiar bruscamente. Tenga especial precaución cuando sopla viento de tierra, ya que puede alejarse excesivamente de la costa.
- Compruebe los horarios de las mareas e infórmese de las corrientes marinas.
- Respete las zonas prohibidas para el windsurf y las distancias a la orilla. Utilice los canales balizados (si existen) para hacerse a la mar y para regresar a tierra, navegando lentamente.
- Fuera del canal balizado, manténgase alejado de aquellos posibles bañistas que naden fuera de la zona acotada para baño. Si no hay canales o áreas balizados exteme las precauciones.
- Aléjese de submarinistas y pescadores submarinos. No se aparte más de una milla de la costa.

- No se haga a la mar al atardecer. Si tiene algún percance y cae la noche será más difícil encontrarle. No zarpe cuando quedan menos de dos horas para la puesta de sol.
- Utilice protección para el frío y colores llamativos.
- Lleve un chaleco de flotabilidad y contra impactos, así como un casco ligero para prevenir golpes con el mástil o la tabla.
- Lleve consigo una pequeña mochila con luces (linterna de destellos, químicas) y alimentos energéticos y agua.
- No navegue en solitario.
- En caso de fallo estructural, rotura o accidente, no abandone la tabla intentando ganar la costa a nado. Suba a ella y haga señales subiendo y bajando lentamente los brazos extendidos.
- Emplee tablas con una argolla o sistema de remolque a proa.

Recomendaciones para el kitesurf

- Compruebe las predicciones meteorológicas y desconfíe del viento de tierra.
- Aprenda la técnica en un centro especializado y no se haga a la mar hasta comprobar que controla perfectamente la cometa.
- En verano es difícil encontrar playas sin bañistas. Practique en una zona despejada de personas, ya

- sean bañistas o paseantes, y compruebe que no hay nadie a sotavento. Puede causar daños con la cometa.
- Navegue siempre a sotavento de muelles, acantilados, espigones o embarcaciones, para no verse arrastrado hacia ellos.
- Utilice un casco para protegerse la cabeza y ropa adecuada contra el frío.

KITESURF / SURF

Recomendaciones para el kitesurf

- Compruebe el sistema de soltado de seguridad incorporado a la barra de control.
- Las tablas de kitesurf tienen escasa flotabilidad. Lleve siempre puesto el chaleco salvavidas.

También le podrá proteger contra impactos.

- En caso de emergencia, manténgase al lado de la tabla y de la cometa, ya que será más fácilmente localizado.

Recomendaciones para el surf

- Antes de entrar al agua, estudie bien la playa y la evolución de las olas. Verifique si las olas o la corriente pueden conducirlo hasta una zona de rocas.
- Estire y caliente siempre antes de meterse al agua para evitar problemas musculares.
- Consulte las horas de marea, la previsión meteorológica y la existencia de obstáculos sumergidos. Consulte a los socorristas, si existe este servicio.
- Introdúzcase en el agua cuando la racha de olas haya terminado o por la parte donde terminan las olas para evitar el agotamiento.
- Si está aprendiendo, manténgase en todo momento apartado de los demás surfistas y pida su consejo en caso de duda sobre las condiciones del oleaje. Busque una ola adecuada a su nivel.
- No practique el surf en solitario. Si lo hace en compañía, podrá obtener ayuda inmediata en caso de necesidad.
- Una vez esté situado en el rompiente, tome de referencia dos puntos alineados en la costa, uno cercano y otro lejano. Si estos se desalinean, la corriente y/o el viento le estarán llevando hacia el lado hacia donde aparentemente se mueve el punto más lejano.
- Extreme la precaución en caso de vientos fuertes de tierra, le pueden llevar mar adentro.
- Si existe un rompiente cerca del canal de acceso a un puerto, no obstaculice la navegación de las embarcaciones en dicho canal.
- Respete las zonas prohibidas para el surf. En cualquier caso, manténgase alejado de bañistas, submarinistas y pescadores.
- En numerosas playas, especialmente en el Cantábrico, las zonas de baño no están balizadas. En este caso, manténgase alejado de los bañistas siempre.
- Si remontando ha de soltar la tabla, asegúrese que en las inmediaciones no hay bañistas u otros surfistas.

- Respete las reglas del surf sobre prioridades, respetando la preferencia de paso de aquellos que cojan la ola más cerca de la espuma.

- Antes de coger una ola, verifique que no está siendo surfada por otro surfista con preferencia así como el que no hay otros surfistas en su trayectoria.

- Utilice un traje de neopreno de grosor adecuado a la temperatura del agua como protección contra el frío y los cortes. Los de colores vivos son recomendables para mejorar la localización, especialmente en brazos y hombros.

- Utilice siempre y revise regularmente el invento (cabo elástico) que une su tobillo o rodilla a la tabla. Aplique parafina u otro antideslizante a la parte superior de la tabla antes de cada sesión de surf.

- En caso de olas de más de un metro, fondos de roca o muchos surfistas en la zona, es recomendable el uso de un casco especial de protección.

- No practique surf si no dispone de buenas habilidades como nadador. No es recomendable practicar el surf al anochecer.

- Evite las olas que rompen con poca profundidad, así como los rompientes con fondo de roca.

- No subestime el tamaño y potencia de las olas, desde la lejanía estas parecen de un tamaño menor al real. Sea realista acerca de sus habilidades, forma física y equipamiento. En caso de duda, no entre al agua.

- En caso de practicar surf en rompientes alejadas de la costa, prevea una embarcación de apoyo. Este tipo de rompientes solo son recomendables para surfistas expertos.

- En caso de accidente o de alejamiento de la costa, no abandone la tabla. No sobreestime sus fuerzas.

- Si practica surf-ski, stand up paddle, wave ski o utiliza una tabla propulsada a motor, manténgase alejado en todo momento de los demás surfistas.

ACTIVIDADES SUBACUÁTICAS

Recomendaciones para las actividades subacuáticas

Submarinismo

La práctica del submarinismo, en cualquiera de sus facetas, significa entrar en un ambiente hostil para el ser humano. Mantener la correcta temperatura corporal con trajes isotérmicos, no sobreestimar las fuerzas y llevar una baliza o boya reglamentaria para advertir de nuestra presencia son normas fundamentales.

Recuerde que el submarinismo no está permitido en las dársenas portuarias y en los canales de acceso a los puertos y canales balizados en las playas. Tampoco está permitida la pesca submarina en las zonas habituales de baño o balizadas.

Buceo libre o “snorkeling”

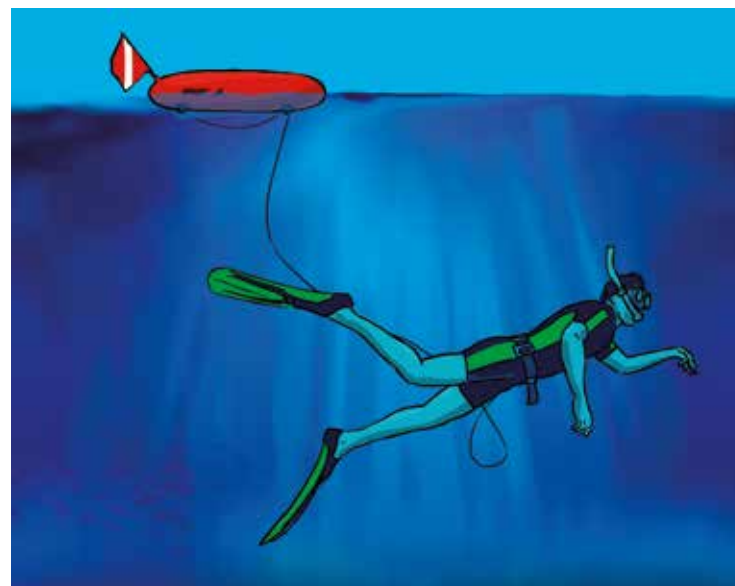
- Aprenda a usar el material. Las gafas deben ajustar sin oprimir (ligera ventosa); el tubo debe ser grueso y sin válvulas. Las aletas tienen que tener diseño contra los calambres (palma en ligero ángulo respecto de la planta). Lleve consigo un pequeño cuchillo para desembarazarse de obstáculos (cabos o redes flotantes).
- Planifique su recorrido atendiendo a las corrientes, la temperatura del agua y sus propias fuerzas. Bucee siempre acompañado.
- Señalice su presencia remolcando una boya de color naranja.
- Compruebe periódicamente su posición respecto de la costa, vigilando el ruido de hélices y observando la procedencia del sonido. Si es necesario, levante un brazo para ser mejor visto desde una embarcación que se aproxima demasiado.
- Respete la fauna marina.

Pesca submarina - apnea

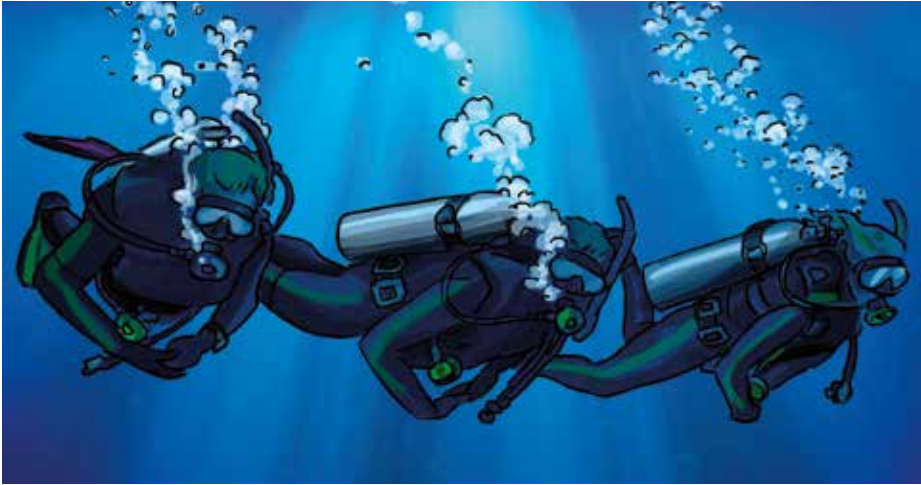
- Obtenga los permisos o licencias de la correspondiente Comunidad Autónoma, así como un seguro de accidentes y de responsabilidad civil.
- Equípese convenientemente contra el frío y salga del agua al menor síntoma de hipotermia (escalofríos, pérdida de destreza manual,...).
- Respete las especies protegidas, vedas, tamaños y áreas marinas protegidas.
- Si no conoce bien la zona de pesca, infórmese de las mareas y corrientes dominantes.

- No cargue su fusil fuera del agua.
- No está permitida la pesca submarina en zonas frecuentadas por bañistas, ya sean playas, balizadas o no, o calas rocosas.
- No abuse de su resistencia en apnea y de su capacidad física. Si tiene la costumbre de hiperventilar antes de sumergirse y se entretiene demasiado tiempo en el fondo puede sufrir un síncope en el último tramo del ascenso.
- Las apneas reiteradas a gran profundidad y durante largos espacios de tiempo pueden desencadenar síntomas de la enfermedad de descompresión.
- Tenga precaución con especies marinas venenosas o agresivas (congrios, escórporas, arañas o salvarios).
- Señalice su presencia en el agua con una boya de color naranja a remolque y deposite en ella sus capturas.
- Seleccione cuidadosamente el lugar por donde saldrá a tierra firme. Desde el agua no se aprecia bien la peligrosidad de una rompiente.

La práctica de la apnea y del submarinismo requiere de buena forma física y buen estado de salud.



ACTIVIDADES SUBACUÁTICAS



Escafandrismo

- Antes de bucear con aire comprimido, haga un curso, obtenga su título y suscriba un seguro.
 - Compruebe que su salud y forma física son buenos. El escafandrismo es exigente con su sistema cardiorrespiratorio.
 - No bucee nunca en solitario. Siempre es preferible bucear en grupo organizado por un club deportivo local.
 - Respete estrictamente las normas técnicas del buceo. La inmersión con respiración de aire suministrado a la presión ambiente requiere de conocimientos técnicos de cuyo dominio depende la supervivencia. Bajo el agua no se admiten errores.
 - Revise y mantenga cuidadosamente su equipo antes de cada inmersión: carga correcta de aire de calidad, funcionamiento y caudal del regulador; funcionamiento del chaleco hidrostático. El equipo debe ser completo, incluyendo manómetro, regulador de reserva, reloj, brújula, lámpara de destellos o linterna y cuchillo.
 - Una inmersión puede ser una pesadilla si no está perfectamente equilibrado. Es preferible llevar más plomo del necesario y compensar luego con el chaleco.
 - Respete las indicaciones de su ordenador (descompresímetro). Si carece de él, planifique la inmersión (tiempos y profundidades) con tablas homologadas.
 - Preste especial atención a las “inmersiones de repetición” (dos o más inmersiones en 24 horas consecutivas).
 - Cerciórese de la situación de la cámara hiperbárica más cercana al lugar de inmersión.
 - No bucee si va a subir a un avión antes de las 24 horas siguientes. (Peligro de enfermedad de descompresión.)
 - En las inmersiones nocturnas, refuerce todas las precauciones.
 - Al ascender a superficie mire hacia arriba y atento a posibles ruidos de embarcaciones. Suba muy lentamente y emerja con un brazo levantado para ser localizado.
 - Si emplea embarcación de apoyo en superficie deberá izar la bandera “A” del Código Internacional de Señales o la bandera internacional de Buceo.
- No bucee alrededor de buques hundidos (pecios) y menos aún intente penetrar en su interior. Es extremadamente peligroso.**
- Lleve a bordo de la embarcación de apoyo radio VHF y sepa cómo realizar una llamada de socorro.
 - Recuerde que, según muestran las estadísticas de Salvamento Marítimo, las emergencias procedentes del escafandrismo y de la pesca submarina, generalmente, tienen el peor desenlace.
 - Respete la fauna y la flora marinas, controlando sus “aletazos”.
 - La pesca submarina, ya sea con fusiles o por extracción de especímenes vivos a mano, utilizando un equipo de aire comprimido está terminantemente prohibida y sujeta a fuertes sanciones.

ESQUÍ NÁUTICO / MOTOS DE AGUA

Recomendaciones para el esquí náutico

- Antes de colocarse los esquís, recuerde que se desplazará a alta velocidad y que las caídas pueden ser dolorosas.
- Emplee como medio de remolque una embarcación diseñada y capacitada para esta actividad. Deberá contar con dos tripulantes, uno a los mandos, correctamente titulado, y otro pendiente de sus evoluciones.
- No esquíe en lugares no autorizados (puertos, canales de acceso, áreas balizadas), cerca de bañistas, entre embarcaciones fondeadas o en navegación.
- Manténgase alejado, como mínimo, a 200 metros de una playa y a 50 metros del resto de la costa.
- Lleve siempre puesto el chaleco salvavidas.



Recomendaciones para motos de agua y jetsurfing

Tras unos años de fuerte expansión, la flota de motos de agua parece haberse estabilizado. El Real Decreto 259/2002 estableció medidas de seguridad para el gobierno de las motos, a causa de la elevada velocidad que adquieren este tipo de embarcaciones y por el riesgo potencial que su presencia supone para bañistas y otros usuarios en las aguas costeras.



Recuerde que es obligatorio:

- Matricular la moto (Orden de 16 de diciembre de 1998).
- Para practicar con motos de agua y jetsurfing, suscribir un seguro de responsabilidad civil (Real Decreto 607/1999).
- Tener 18 años cumplidos o 16 años con consentimiento escrito del padre o tutor.
- Estar en posesión de Titulación de Patrón de Moto Náutica (categoría "A" o "B") o de Autorización federativa/Licencia de Navegación en el caso de motos con menos de 55 cv.
- Llevar a bordo Autorización de Navegación y recibo de la prima del seguro.
- Llevar puesto chaleco salvavidas homologado, tanto el conductor como el pasajero. Para el uso del jetsurfing, además del chaleco salvavidas homologado, obligatoriamente deberá utilizar casco y gafas protectoras.
- En las motos de alquiler, navegar en el interior del espacio o circuito balizado acompañados por un monitor autorizado. Tanto en las motos de agua como en el jetsurfing, es obligatorio respetar el número de pasajeros autorizados por el fabricante.

MOTOS DE AGUA / KAYAKS

Recomendaciones:

- No conduzca una moto de agua bajo los efectos del alcohol u otras drogas.
- Compruebe el nivel de combustible antes de zarpar.
- No está autorizado para navegar de noche.
- Respete las zonas de baño balizadas y manténgase siempre a más de 200 metros de la orilla de la playa. Sea consciente que, además de poner en peligro la vida de bañistas, el ruido que ocasiona su moto es sumamente molesto para todos.
- Manténgase alejado, al menos 50 metros, de otras motos y artefactos flotantes, de submarinistas señalizados, de buques y de embarcaciones.
- No navegue en el interior de los campos de regatas o en sus proximidades, estorbando a los deportistas.

- Utilice protección contra el frío con colores llamativos y lleve consigo señales luminosas y alimentos energéticos.
- Sujete firmemente a la muñeca la llave de contacto, para que el motor se detenga si cae al agua.
- Si tiene problemas, no se separe de la moto y no intente ganar la costa a nado. Haga señales subiendo y bajando los brazos extendidos.
- Evite navegar por canales de acceso a puertos, zonas de fondeo y lugares con elevada concentración de embarcaciones. En cualquier caso, en estas zonas la velocidad no debe superar los 3 nudos.
- Para varar en la playa, utilice los canales balizados de acceso. Si no existen, navegue perpendicularmente a la línea de costa. En la aproximación no puede superar los 3 nudos de velocidad.

Recomendaciones para la navegación en kayaks

El kayakismo permite realizar navegaciones considerablemente largas, proporcionando experiencias marítimas de gran intensidad. Por sus prestaciones y cualidades, el kayak puede ser asimilado a embarcación de recreo, lo que aconseja extremar las medidas de seguridad y equiparse con material de socorro y supervivencia.

Seguridad de la embarcación

Flotabilidad.

Compruebe la estanqueidad de los compartimentos de proa y popa, asegurando que las tapas son herméticas. Revise el cubrebañera para que ajuste correctamente a la cintura (en neopreno). Lleve consigo una bomba de achique manual, fija o portátil, además de esponjas y

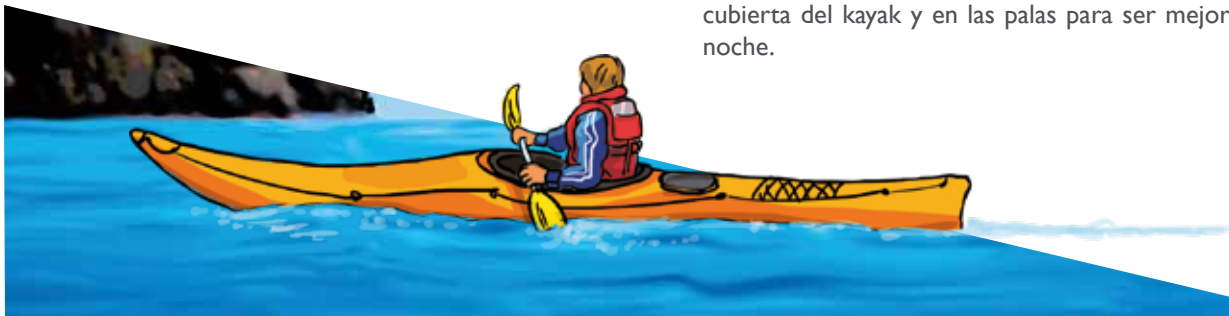
achicador. Aumente la flotabilidad, si es necesario, con elementos añadidos. Aprenda y practique el “esquimotaje”. El esquimotaje o “roll”, consiste en recuperar por nuestros propios medios la posición adrizada después de un vuelco.

Propulsión.

Lleve una pala desmontable de repuesto.

Equipo.

Disponga un cabo de seguridad a todo lo largo de los costados del kayak, con asas a proa y a popa. Instale un trenzado de elásticos sobre cubierta para sujetar equipos y material. Lleve a bordo un cabo de remolque de 10 metros de longitud como mínimo, una brújula sumergible y fosforescente, cinta adhesiva de alta resistencia para tapar vías de agua. Coloque bandas reflectantes en la cubierta del kayak y en las palas para ser mejor visto de noche.



KAYAKS

Seguridad del tripulante

Flotabilidad.

Lleve un chaleco salvavidas especial para kayak de mar, preferiblemente con arnés de seguridad a la embarcación, silbato, espejo de señales y cuchillo.

Hipotermia.

Vista traje de neopreno con bandas reflectantes sobre camiseta térmica e hidrófuga. Calce esarpines con suela rígida. Cúbrase con un impermeable con puños y cuello en neopreno, que sea transpirable y disponga de bandas reflectantes. Lleve a bordo una bolsa hermética con ropa seca y un termo con bebida caliente.

Equipo imprescindible:

- Linterna estanca, con pulsador para hacer señales. Preferible si está combinada con lámpara estroboscópica o de destellos.
- Botiquín de primeros auxilios y protección solar.
- Gafas de señales de color rojo.
- Carta náutica de la zona de navegación y tabla de mareas. Fotocopia del Derrotero de la sección de costa a recorrer.
- Agua potable (mínimo 2 litros por día).
- Alimentos de alto poder nutritivo.
- Gafas para proteger los ojos contra los rociones y evitar irritaciones.
- Bomba de achique portátil.

Equipo opcional recomendado para travesías:

- Radio VHF portátil y estanco con pilas de recambio.

No solamente es importante en caso de accidente, sino para escuchar los Boletines Meteorológicos emitidos por Salvamento Marítimo y Estaciones Radiocostas.

Antes de hacerse a la mar

- Utilice un kayak adaptado para cada tipo de navegación.
- ¿Es capaz de nadar 50 metros calzado y vestido? Pruebe su capacidad física y no se sobreestime a la hora de planificar una singladura.
- Estudie el Boletín Meteorológico y las previsiones para los días siguientes.
- No corra riesgos innecesarios y evite navegar con mal tiempo o escasa visibilidad.

- Estudie con detenimiento su recorrido y recuerde que contemplará la costa desde la superficie del agua, por lo que necesitará consultar un buen Derrotero.

- Preste especial atención a la previsión de que sople viento de tierra, ya que puede alejarle mucho de la costa.

- Comunique su Plan de Navegación a su Club o a una persona responsable en tierra, informando del punto de salida y de llegada, itinerario previsto y horarios aproximados, alternativa de refugio para caso de mal tiempo, descripción de su kayak, descripción y datos del vehículo en el que ha transportado el kayak hasta la orilla del mar y dónde se encuentra estacionado.

- No altere su Plan de Navegación. Si lo hace, comuníquelo inmediatamente.

En navegación

- Evite navegar solo. Procure hacerlo en grupo de al menos 3 kayaks. Conserven siempre contacto visual y establezcan un sistema de señales ópticas para comunicarse. No abuse del teléfono móvil (si tiene cobertura) porque puede gastar una batería necesaria para una emergencia (teléfono de emergencias marítimas 900 202 202 o 112).

- Evite los abordajes y maniobre el primero porque sus pequeñas dimensiones y bajo perfil sobre el agua dificultan ser visto por los demás o localizado mediante radar.

- Procure no hacerse a la mar al atardecer y evite navegar de noche.

- No alejarse innecesariamente de la costa.

En una emergencia

- La hipotermia es el mayor peligro para un kayakista.

- No abandone su kayak, ya que será más fácil localizarlo y le servirá para mantenerse fuera del agua, aunque sea parcialmente.

- En caso de niebla, ponga rumbo a la costa orientándose por los sonidos procedentes de la rompiente, la dirección del mar de fondo, el sol si es perceptible, el viento y la brújula. No espere a que la niebla se haga más densa antes de cambiar su rumbo.

- No dude en hacer una llamada de socorro usando el Canal 16 de VHF.

- Siga fielmente las instrucciones de los profesionales que acudan en su busca.

PESCA DESDE COSTA / ZONAS DE BAÑO

Recomendaciones para la pesca deportiva desde la costa



- Consulte el Boletín Meteorológico.
- Consulte la tabla de mareas, para no quedar aislado sobre una roca en medio del mar y batido por las olas.
- Equípese con el calzado adecuado, sobre todo en zonas de costa rocosa, y lleve consigo material de primeros auxilios.
- Utilice chaleco salvavidas. En caso de caída, por un lado podrá mantenerse a flote sin esfuerzo y por otro, será localizado de manera inmediata. No ocupan espacio, ni limitan los movimientos y van provistos de luz y silbato.
- Respete la legislación en materia de tamaños de las capturas, zonas autorizadas para la pesca y vedas.
- Evite practicar la pesca desde zonas peligrosas, como acantilados de difícil acceso y rocas demasiado expuestas al oleaje.
- Deje aviso a una persona responsable de dónde irá a pescar y de sus horarios.
- Procure pescar acompañado, ya que puede necesitar ayuda. Es recomendable llevar consigo un teléfono móvil con la batería cargada. Recuerde que en algunas zonas acantiladas la cobertura es deficiente.
- Aunque la pesca costera puede parecer una actividad pasiva y sin aparentes riesgos, los desplazamientos sobre costas rocosas son peligrosos. Tenga especial cuidado a la hora de lanzar el aparejo de fondo, ya que puede desequilibrarse.

Balizamiento de zonas de baño

En ocasiones, los bañistas se ven forzados a convivir en las playas con embarcaciones de recreo y otros medios acuáticos que pueden poner en peligro su seguridad. El balizamiento de las playas persigue garantizar la seguridad de los bañistas, instalando esquemas de separación de las diversas actividades utilizando boyas y balizas flotantes claramente visibles.

Frente a las playas, las autoridades responsables de su seguridad han establecido un espacio libre de cualquier tipo de navegación de 200 metros de anchura. Para permitir la salida y entrada de embarcaciones desde playas balizadas, existen canales acotados que no debe invadir ni cruzar.

Recomendaciones:

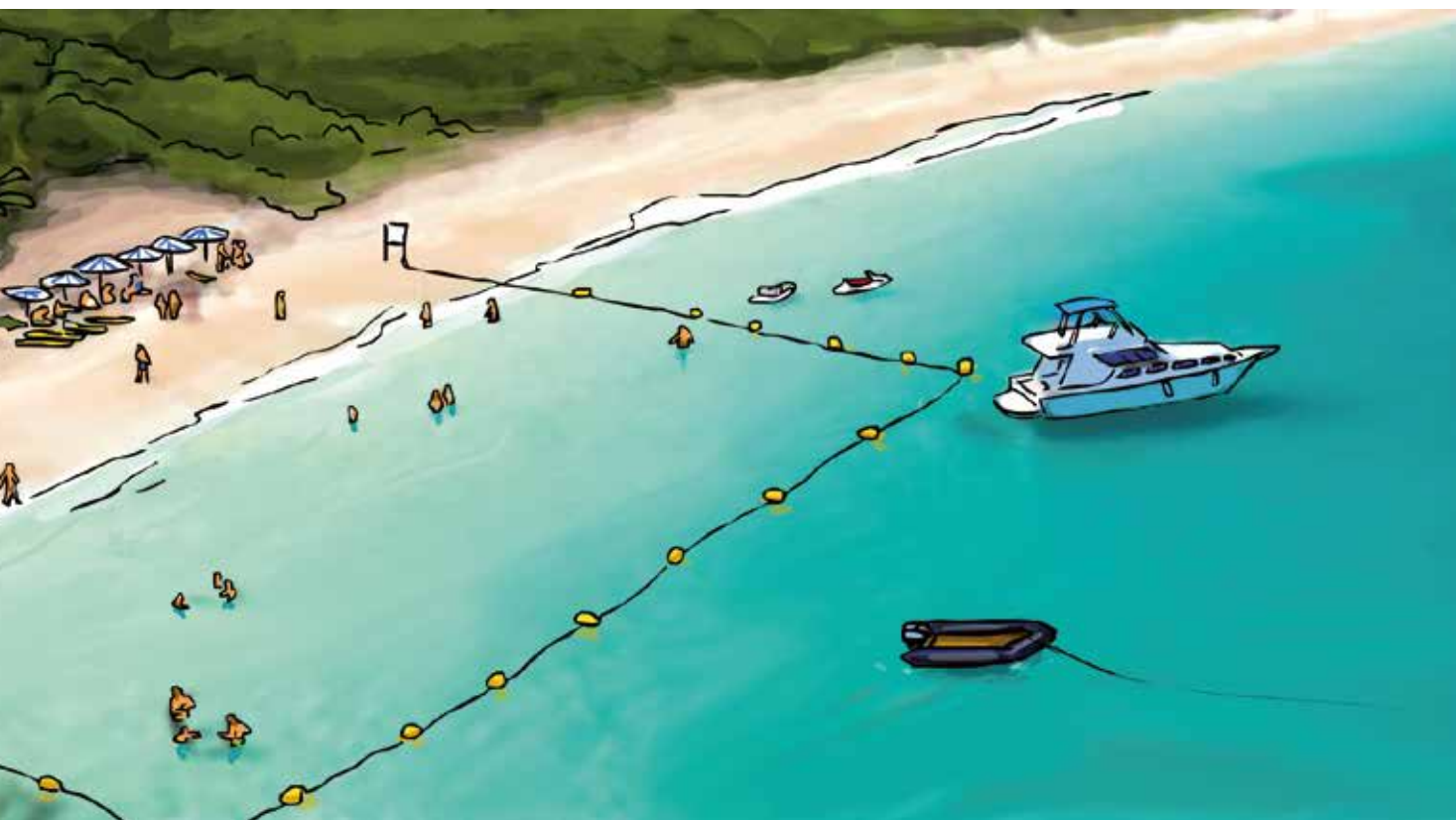
- Respete los espacios destinados a cada función o actividad.
- Mantenga constante vigilancia sobre los menores mientras se bañan.

- Evite los cambios bruscos de temperatura corporal para no sufrir una hidrocución.



ZONAS DE BAÑO

- Siga las recomendaciones del personal de seguridad y de salvamento en playas (Cruz Roja Española, Protección Civil, Policía Local).
- Respete siempre la señalización con banderas del estado de la mar.
- Extreme las precauciones en las playas “salvajes” carentes de servicio de salvamento y seguridad.
- En la costa atlántica y en playas extensas y abiertas, desconfíe de las llamadas “corrientes de retorno”, poco visibles y muy peligrosas. Si entra en una de ellas no se alarme, no luche contra la corriente que le arrastra mar adentro.
- Nade pausadamente en paralelo a la costa hasta salir de ella para regresar a tierra.
- Ponga especial cuidado con los menores a bordo de balsas inflables ya que si sopla viento de tierra pueden alejarse de la costa.
- Mantenga limpias las aguas y los arenales, depositando sus residuos en las papeleras y contenedores. Si no existen, guarde sus residuos y lléveselos para depositarlos correctamente.
- Si es fumador, no deje sus colillas en la arena. La nicotina es un tóxico mortal para la microfauna que vive en la arena.



HAZTE CINCO PREGUNTAS ANTES DE SALIR

¿QUÉ TIEMPO HARÁ?



¿EQUIPO DE SEGURIDAD?



¿TENEMOS PLAN?



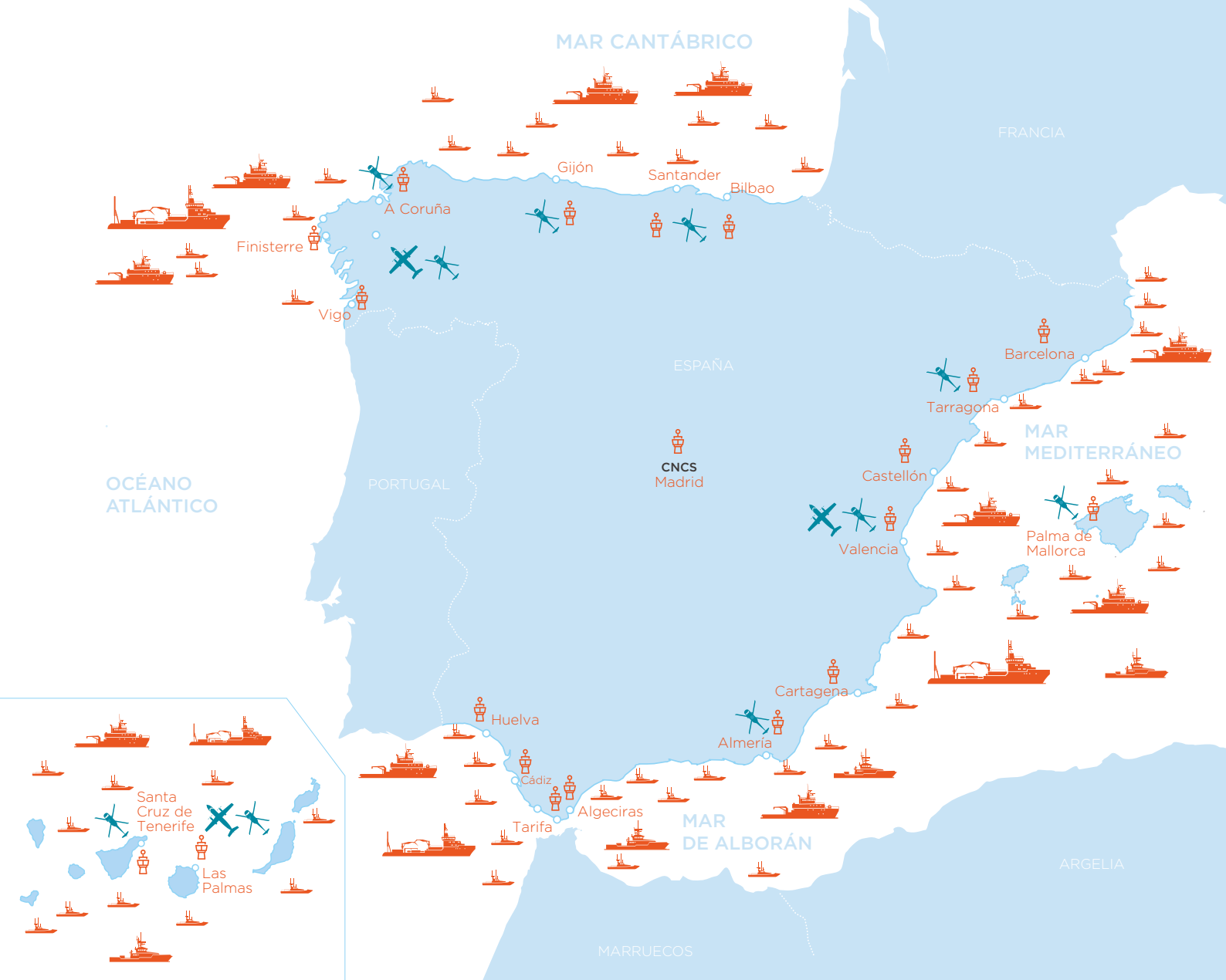
¿LLEVAMOS COMBUSTIBLE SUFICIENTE?



¿HEMOS DEJADO AVISO?



CANAL 16 VHF



Despliegue de RED DE CENTROS Y UNIDADES DE SALVAMENTO MARÍTIMO

20



Centros de Coordinación de Salvamento

4



Guardamares

3



Aviones

4



Buques Polivalentes y lucha contra la contaminación marina

55



Salvamares

11



Helicópteros
9 AW139
1 EC225 Super Puma
1 Sikorsky S61N

10



Remolcadores de salvamento



@salvamentogob



www.facebook.com/salvamentomaritimo.es



salvamentomaritimo



www.salvamentomaritimo.es