



SEGURIDAD EN LAS ACTIVIDADES NÁUTICAS

SAFER WATER SPORTS SUMMARY



www.salvamentomaritimo.es



GUÍA PRÁCTICA PARA LA NÁUTICA DE RECREO



www.salvamentomaritimo.es

Salvamento Marítimo

“METEO”

Información Meteorológica Marina

Consiga la información meteorológica necesaria para hacerse a la mar

Centros de Salvamento Marítimo (VHF)

Los centros de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima transmiten boletines meteorológicos marinos por esta banda en estos canales y horarios:

Centros	Canal VHF	Emisión Meteos (UTC)*
A Coruña	16-10	00:05 - 04:05 - 08:05 - 12:05 - 16:05 - 20:05
Algeciras	16-74	03:15 - 05:15 - 07:15 - 11:15 - 15:15 - 19:15 - 23:15
Almería	16-74	Horas Impares + 15 minutos
Barcelona	16-10	(Verano) 05:00 - 09:00 - 14:00 - 19:00 (Invierno) 06:00 - 10:00 - 15:00 - 20:00
Bilbao	16-10-74	00:33 - 02:33 - 04:33 - 06:33 - 08:33 - 10:33 12:33 - 14:33 - 16:33 - 18:33 - 20:33 - 22:33
Cádiz	16-74	03:15 - 07:15 - 11:15 - 15:15 - 19:15 - 23:15
Cartagena	16-10	01:15 - 05:15 - 09:15 - 13:15 - 17:15 - 21:15
Castellón	16-74	(Verano) 05:03 - 09:03 - 15:03 - 19:03 (Invierno) 06:03 - 10:03 - 16:03 - 20:03
Firmiteste	16-11	02:33 - 06:33 - 10:33 - 14:33 - 18:33 - 22:33
Gijón	16-10	Horas Pares + 15 minutos
Huelva	16-10	04:15 - 08:15 - 12:15 - 16:15 - 20:15
Palamos	16-74	(Verano) 06:30 - 09:30 - 13:30 - 18:30
Palma	16-10	(Verano) 06:35 - 09:35 - 14:35 - 19:35 (Invierno) 07:35 - 10:35 - 15:35 - 20:35
S. C. de Tenerife	16-74	00:15 - 04:15 - 08:15 - 12:15 - 16:15 - 20:15
Santander	16-74	02:45 - 04:45 - 06:45 - 08:45 - 10:45 - 14:45 - 18:45 - 22:45
Tarifa	16-10 (67)	Horas Pares + 15 minutos
Tarragona	16-74	(Verano) 04:30 - 08:30 - 14:30 - 19:30 (Invierno) 05:30 - 09:30 - 15:30 - 20:30
Valencia	16-11-10	Horas Pares + 15 minutos
Vigo	16-10	00:15 - 04:15 - 08:15 - 12:15 - 16:15 - 20:15

* 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).



www.salvamentomaritimo.es

Salvamento Marítimo

El Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM)

El proceso de implantación obligatoria en la flota de recreo del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM) culminó el día 1 de enero de 2009. Se dio así cumplimiento al Reglamento por el que se regulan las radiocomunicaciones marítimas a bordo de los buques civiles españoles, publicado en el Real Decreto 1185/2006, de 16 de octubre (B.O.E. nº 261, de 1 de noviembre).

Con la completa entrada en vigor del SMSSM se incrementa la seguridad de la navegación en las costas españolas y la rapidez de respuesta ante las emergencias marítimas. Los Centros de Coordinación de Salvamento Marítimo (CCS) y las Estaciones Radiocostas se mantienen a la escucha en las frecuencias y canales establecidos para las llamadas de socorro y seguridad las 24 horas del día, todos los días del año.

Elementos básicos del SMSSM

Los elementos y equipos que contempla el SMSSM a bordo de la flota de recreo son los siguientes: VHF fija con Llamada Selectiva Digital (LSD); VHF portátil; Estación de Radio OM / HF con LSD o Inmarsat; NAVTEX; Radiobaliza de 406 MHz (RLS-EPIRB); Traspondedor de Radar (SART); y sistema de posicionamiento por satélite (GPS). La obligatoria implantación de estos equipos y elementos a bordo dependerá de la Zona de Navegación en la que su embarcación de recreo está autorizada a navegar (ver cuadro anexo).

Equipos de Radio VHF con Llamada Selectiva Digital (LSD)

- Obtenga la Licencia de Estación de Barco expedida por la Dirección General de la Marina Mercante y certifique que el MMSI (Número de Identificación del Servicio Móvil Marítimo) está programado en su equipo de LSD.
- Aunque su embarcación no precise determinados equipos, siempre es preferible ir más allá de la normativa.
- Durante la navegación, mantenga encendido el equipo, en escucha automática de las frecuencias de socorro [Canal 70 de VHF y 2.187,5 kHz de OM en LSD].
- Respete los canales y frecuencias reservados a las llamadas de socorro. Si se ve obligado a utilizarlos para establecer una comunicación, cambie a un Canal de trabajo lo antes posible.
- Recuerde que el alcance del VHF Digital se limita a unas 50 millas.
- Todos los miembros de la tripulación deben ser capaces de utilizar el VHF y la Llamada Selectiva Digital.
- Familiarícese con el inglés, porque su equipo de radio VHF con LSD puede utilizar ese idioma en pantalla.

Radiobaliza de Localización de Sinietros (RLS)

- Registre la Radiobaliza para que transmita sus datos.
- Instale a bordo la Radiobaliza y su soporte en un lugar adecuado de cubierta.
- Manipúlela con cuidado, evitando los golpes.
- Respete escrupulosamente los plazos de caducidad de la batería y de la zafa hidrostática de liberación, accediendo a un servicio técnico autorizado si están caducados.
- Si la Radiobaliza se activa de forma accidental o involuntaria, avise de inmediato a Salvamento Marítimo.



www.salvamentomaritimo.es

Lista de Comprobación

Check List

- Predicción meteorológica
- Equipo de navegación y gobierno (compás, corredera, timón y radar)
- Combustible y agua potable
- Equipos de comunicaciones (VHF y LSD)
- Cartas náuticas de la zona
- Equipo de propulsión (ventilación espacios, aceite, niveles, refrigeración, boquilla, filtros, bujías)
- Estanqueidad y sistemas de achique (válvulas de fondo, sentinas, inodoros, fregaderos, portillos, escotillas)
- Estado de las baterías (nivel, carga, conexiones, 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) (conspicuo: silbato, tira, cinta reflectante, nombre de la embarcación)
- Arnés de seguridad
- Equipo de seguridad y estado del mismo (batas, bengalas, señales fumígenas, espejo de señales, aros)
- Sistema anticoincidencias
- Reflector radar, radiobaliza (406 Mhz preferiblemente)
- Plan de navegación (entregarlo/comunicarlo al Club Náutico)
- Documentación del barco
- Anclas y cabos (estiba, corrosiones, freno molinete)

Es conveniente tener a bordo:

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

Además...

- ➔ Imparta normas de conducta a la tripulación 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 LSD. Mantenga escucha permanente en estos canales.

Llamadas de Socorro

CANAL 16 de VHF banda marina y 2.182 kHz en onda media
CANAL 70 y frecuencia 2.187,5 kHz en OM, en LSD

Procedimiento

- Notifique el canal o la frecuencia y diga:
1. MEDE... MEDE... MEDE... (mayday... mayday... mayday...)
 2. EMBARCACIÓN... (nombre)
 3. SITUACIÓN... (coordenadas de su posición)
 4. CAUSA DE LA LLAMADA... Indique la naturaleza del peligro...
- Repita este mensaje hasta obtener contestación

Teléfono de Emergencias Marítimas: 900 202 202



www.salvamentomaritimo.es

LA PREVENCIÓN ES LA MEJOR RESPUESTA

EMERGENCIAS MARÍTIMAS:
CANAL 16 VHF banda marina
CANAL 70 Llamada Selectiva Digital
Teléfono 24h 900 202 202



MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE
ESTADO DE
TRANSPORTES
SECRETARÍA
GENERAL
DE TRANSPORTES
DIRECCIÓN GENERAL
DE LA MARINA
MERCANTE



www.salvamentomaritimo.es

El Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de la Marina Mercante y de Salvamento Marítimo, ha puesto en marcha la Campaña de seguridad para la náutica de recreo-verano 2010. Vuelven, actualizados, los elementos que integraron la anterior Campaña 2009, en forma de guías y tarjetones que pueden obtenerse de forma gratuita y descargarse de la página web de Salvamento Marítimo (www.salvamentomaritimo.es).

*Falta
FALTA
Summary:
falta*

La guía **Seguridad en las actividades náuticas**, profundamente renovada en la pasada Campana, se publica en castellano con resúmenes en inglés. La **Guía práctica para la náutica de recreo** se edita en castellano y en las lenguas oficiales de las Comunidades Autónomas. También se ponen a disposición de los usuarios los tarjetones, actualizados, sobre el **Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM)** y el de Información Meteorológica, junto con el autoadhesivo **Lista de Comprobación (Check List) – Llamada de socorro**.

La política marítima de la Unión Europea se ha dado de plazo hasta el año 2018 para sentar las bases de un transporte marítimo sostenible en la Comunidad, potenciar el uso del mar como vía preferente de comunicación intracomunitaria, incrementando la seguridad en la navegación y preservando el medio ambiente marino.

Para aquellos Estados miembros donde se concentra mayor número de embarcaciones de recreo, como son los casos de España, Reino Unido, Francia, Italia y Alemania, o que experimentan fuertes incrementos de las actividades náuticas y de ocio en la mar durante la temporada veraniega, el permanente desafío al que se enfrentan las Administraciones es garantizar la seguridad de miles de ciudadanos y tripulaciones. Se trata, en muchas ocasiones, de usuarios del mar con limitada experiencia y que no cuentan con los conocimientos de los profesionales de la flota mercante y de pesca. A ellos se destina esta Campana de seguridad y prevención del Ministerio de Fomento, anualmente renovada.

En el año 2010 comienza su desarrollo el nuevo Plan Nacional de Salvamento (PNS) 2010 – 2018. El punto final del PNS se ha hecho coincidir con el horizonte que se ha impuesto la política marítima comunitaria para alcanzar los objetivos marcados, ya que el PNS es una de las herramientas aportadas por España al logro de esos objetivos comunes.

Entre ellos se encuentran reforzar las medidas de prevención ante los accidentes en la mar, la intensificación de la actividad inspectora, la mejor formación de los marinos, la concienciación de los profesionales y la difusión de la cultura de la seguridad entre los usua-



▲ Una embarcación de recreo, semihundida a causa de una vía de agua, recibe la asistencia de Salvamento Marítimo.

rios de la mar. En este último grupo, el que reúne a los navegantes no profesionales, a deportistas y a ciudadanos que disfrutan del mar durante sus vacaciones, es donde se aglutina el público-objetivo de las sucesivas Campanas de verano desarrolladas por el Ministerio de Fomento.

El 51,7 por 100 de las asistencias a buques en 2009 correspondieron a embarcaciones de recreo

Como puede observarse, se trata de un público-objetivo sumamente diverso y disperso, con muy diferentes problemáticas. Por expresarlo de forma sencilla, implicaría, tanto al grupo de jóvenes que alquila durante algunos días un velero de seis metros, como al aficionado a las motos de agua o al padre de familia que utiliza su embarcación a motor, exclusivamente en el mes de agosto, para pescar frente a la playa o pasear a la familia hasta la cala más cercana.

INCREMENTO DE EMERGENCIAS EN VERANO

Año tras año, las estadísticas elaboradas por Salvamento Marítimo describen un escenario similar al de otros pa-

íses de nuestro entorno. Las emergencias desencadenadas por la flota de recreo representan más de la mitad de las asistencias a buques atendidas por nuestro servicio público de salvamento. Además, el 70 por 100 de las mismas se concentra en los cuatro meses del verano (junio, julio agosto y septiembre).

Concretamente, en 2009 se prestó asistencia a 3.498 buques de todo tipo, correspondiendo 1.810 a embarcaciones de la flota de recreo (51,7 por 100). Las causas de estas emergencias no han variado excesivamente en los últimos años y vuelven a ser, en orden de importancia, las embarcaciones que piden socorro por quedar a la deriva o sin gobierno (764 casos), la varada (77), la ausencia de noticias (45) y la vía de agua (28), seguidas por otras menos frecuentes.

En el reparto de las asistencias por Comunidades Autónomas, el protagonismo de las áreas costeras mediterráneas resulta evidente y plenamente justificado, a causa de la gran afluencia de turistas en época estival. Así, Cataluña encabezó en el ejercicio 2009 las emergencias relacionadas con las embarcaciones de recreo, reuniendo el 26,8 por 100 del total, seguida por las Islas Baleares (21,6 por 100), Andalucía, Ceuta y Melilla (16 por 100), Comunidad Valenciana (9,9 por 100), País Vasco (6,3 por 100), Galicia (5,7 por 100), Islas Canarias (5,5 por 100), Asturias (3 por 100), Murcia (1,8 por 100) y Cantabria (1,7 por 100).

“TODO DEBE SER ANTICIPADO”

En la mar puede pasar de todo, y todo debe ser anticipado. Con esta frase se resume la complejidad que representa abordar la seguridad marítima desde el aspecto de la prevención. Una complejidad que aumenta, y de forma notable, cuando se aplica a la flota de recreo y a las numerosas actividades de ocio que ofrece el medio marino.

Las Administraciones marítimas, los expertos en la materia y los servicios públicos encargados de velar por la seguridad de los ciudadanos en la mar, conocen estas dificultades. Encontrar la forma de mejorar las estadísticas de emergencias en la flota de recreo requiere abordar la problemática desde puntos de vista que, en ocasiones, pueden parecer “políticamente incorrectos”.

En Francia, país que al igual que España asoma su litoral al Mediterráneo y al océano, se calcula que el 30 por 100 de las llamadas de socorro procedentes de la flota de recreo son de “comodidad” (“confort”). Esto quiere decir, que se trata de emergencias y situaciones que el navegante o usuario habría podido resolver por sí mismo si hubiera dispuesto de más iniciativa y mayor preparación, pero resulta mucho más sencillo llamar al servicio público.

Se califica como “error humano” el origen del 70 por 100 de las emergencias de la flota de recreo en Francia. Un porcentaje que, sin la menor dificultad, puede ser extrapolado a España. Dentro de esta ambigua denominación encontramos la falta de preparación previa a la navegación por parte del usuario y la ausencia de un elemental mantenimiento de las embarcaciones (como es la avería por falta de combustible), falta de conocimientos sobre el correcto funcionamiento de los equipos de seguridad, carencia de destreza y poca reflexión ante una situación de riesgo.

El resultado es la reacción tardía frente al imprevisto. Una cifra nos muestra claramente dónde se sitúa el problema: si el 73 por 100 de las emergencias de la flota de recreo en Francia se achacan al error humano, el 61 por 100 de ellas fueron generadas por una avería en el motor (datos de la SNSM – 2008).

MAYOR CONCIENCIACIÓN

La flota de recreo, aunque provoca elevadas cifras de intervenciones por parte de los servicios de salvamento, no es un sector excesivamente trágico en pérdida de vidas humanas. También se comprueba que las dificultades técnicas que entraña la navegación no suelen estar en el origen de las emergencias. Sin embargo, hay dos causas de emergencias esencialmente peligrosas para las personas y a las que debe prestarse la mayor atención: la caída al agua y el vuelco de la embarcación. Por otro lado, el paulatino envejecimiento de la población europea se traslada a la flota de recreo, donde la progresiva elevación de la edad media de las tripulaciones potencia las emergencias “médicas” y la necesidad de realizar evacuaciones urgentes.

Es posible que mejorar la seguridad en la flota de recreo y en las actividades náuticas no dependa necesariamente de más reglas, mayor severidad en la obtención de las titulaciones o más inspecciones técnicas. Manteniendo rigurosamente lo anterior, por razones obvias, el paso adelante hacia una esperada mejoría de la situación pasaría por difundir más conocimientos generales del medio marino, más divulgación de consejos y recomendaciones de sencilla comprensión, más comportamientos

Las peores situaciones son la caída al agua y el vuelco

responsables, más formación continua, mayor nivel de concienciación para que la ayuda mutua prestada entre navegantes y usuarios sea eficaz y se universalice y, en definitiva, más “cultura” en materia de seguridad y en el uso del mar.

Al hablar de “cultura”, como palabra que designa comportamientos y formas de vida de comunidades humanas, se hace necesario pensar en grupos sociales, en lugar de centrarse en individuos. Obedeciendo al significado de “cultura”, cualquier Campaña de seguridad y prevención tropieza con dificultades de aproximación.

Es posible implantar una cultura de la seguridad marítima en clubes y asociaciones de navegantes de recreo, dispuestos a difundirla, a impregnarla en-



▲ La pérdida de gobierno, por diferentes motivos, y la varada, como es el caso de la fotografía, suelen ser las emergencias más frecuentes en la flota de recreo.

tre sus miembros. Por ese motivo, la presente Campaña 2010 quiere llegar, más y mejor, a las asociaciones deportivas, contando con su complicidad. También resulta posible extender la cultura de la seguridad en deportes náuticos practicados habitualmente en grupo, como los surfistas. Pero también hay que tener en cuenta el marcado "individualismo" que adorna la práctica de otras actividades náuticas, como puede ser el caso de las motos de agua o el de la pesca submarina.

Los mensajes claros, los consejos prácticos y las recomendaciones basadas en la sensatez, están bien definidos y se repiten en cada Campaña, tanto en España como en otras naciones de nuestro entorno, porque son de carácter universal. Lo verdaderamente difícil es transmitir los mensajes y que calen en la conciencia del usuario. De ahí, la importancia de la insistencia y de la repetición, un año tras otro, de las mismas palabras. Como un recordatorio permanente.

Es imperativo fomentar una cultura de la seguridad entre los usuarios del mar

Haciendo un resumen final, toda Campaña de prevención tiene que incluir algunos conceptos esenciales, como son el correcto mantenimiento mecánico de las embarcaciones y de los equipos; contribuir a la adquisición de reflejos automáticos frente a una emergencia; nunca sobrecargar las embarcaciones; poner a disposición de los usuarios manuales de seguridad, como los elaborados por las Campañas del Ministerio de Fomento; insistir en que debe mantenerse una atención permanente cuando se navega en cualquier embarcación o artefacto náutico; poner al alcance del usuario los medios prácticos para consultar la meteorología de forma rápida y fácil; insistir en la necesidad de repasar la Lista de Comprobación antes de salir a la mar; dejar aviso en tierra de nuestras intenciones; velar por la competencia de los patrones y que, entre su tripulación, alguien cualificado pueda reemplazarle en caso de emergencia y tomar decisiones. En este sentido, la Campaña 2010 resulta módica por su completo contenido.

COMPENDIO DE RECOMENDACIONES

En la pasada Campaña 2009 se realizó un considerable esfuerzo al ampliar la guía, en formato de folleto, **Seguridad en las actividades náuticas**, con una extensión de 50 páginas profusamente ilustradas. La publicación, en la que se revisaban algunos conceptos, fue el fruto de meses de trabajo por parte de los profesionales de Salvamento Marítimo,

a la luz de las estadísticas y analizando las causas más comunes de las emergencias.

Se consultaron las iniciativas y publicaciones de otros servicios públicos, especialmente los de Estados Unidos, Canadá, Reino Unido, Italia, Australia, Alemania y Francia. El resultado fue una guía lo más completa y comprensible, aunque siempre limitada por las necesidades de simplicidad, facilidad de lectura y economía de medios. Se logró

SEGURIDAD EN LAS ACTIVIDADES NÁUTICAS 10

SAFER WATER SPORTS

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 nos haga 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".

SUMMARY

The safety harness is an additional safety feature, particularly recommended for sailing in bad weather and for children. Strap harnesses with rear attachment are preferable to rope harnesses. A survival kit (grab bag) should always be kept close at hand in the event the ship must be abandoned.

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 enfilarse el traje en un minuto.

Botiquín a bordo

Es conveniente 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).



- Tener preparada una mochila de supervivencia donde transportar, dentro de un cajón estanco: la radiobaliza, 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.
- Instale un reflector de radar en la zona más elevada de su embarcación.

Una de las páginas de la publicación "Seguridad en las actividades náuticas", conteniendo información sobre los elementos de seguridad y de salvamento que deben encontrarse a bordo, obligatoriamente y de forma recomendada.

poner a disposición de la sociedad una fuente de información básica en materia de prevención, repleta de consejos y recomendaciones útiles.

La guía *Seguridad en las actividades náuticas* puede ser dividida en cuatro grandes apartados. En el primero, se describe la actualidad de nuestro servicio público de salvamento. El segundo, ocupando más de la mitad de los contenidos, se destina a la flota de embarcaciones de recreo con cuatro temas

principales: antes de zarpar, durante la navegación, actuación en caso de emergencia y protección de medio ambiente marino. El tercer apartado enumera una colección de recomendaciones de seguridad en la práctica del submarinismo, surf, windsurf, kitesurf, motos de agua, jetsurfing, esquí náutico, kayak, pesca desde la costa y balizamiento de las zonas de baño. El cuarto apartado resume la legislación en vigor sobre titulaciones náuticas, normativa en

materia de protección ambiental y equipos de seguridad obligatorios a bordo.

Son de destacar aspectos como la forma de obtener información en tiempo real sobre la previsión meteorológica, el uso correcto de las comunicaciones en el SMSSM, de las radiobalizas y los procedimientos a seguir en las llamadas de socorro. La guía *Seguridad en las actividades náuticas* se edita en un formato cómodo y exclusivamente en lengua castellana. Sin embargo, al pie de cada página se puede encontrar un breve resumen de su contenido en lengua inglesa

Por su parte, la *Guía práctica para la náutica de recreo* es una publicación que, incluyendo un resumen de consejos y recomendaciones útiles, aborda la seguridad desde un punto de vista más normativo, incidiendo en aspectos legislativos. Esta guía se ofrece en castellano y en todas las lenguas oficiales de España, existiendo versiones en catalán, valenciano, gallego y euske-

Además de información sobre consejos para la navegación se indican los pasos a seguir en una situación de emergencia

ra. Los tarjetones monográficos, impresos en papel de elevado gramaje y plastificados para una mejor conservación a bordo, ofrecen información de primera mano y de consulta rápida para obtener datos sobre la meteorología y los procedimientos a seguir a la hora de hacer una llamada de socorro.

Resulta imperativo utilizar de forma habitual el tarjetón con la *Lista de comprobación (Check List)*, antes de comenzar cualquier navegación, por corta e inocente que pueda parecer. Se trata de una práctica altamente recomendada por todos los servicios de salvamento marítimo mundiales.

“SEGURIDAD EN LAS ACTIVIDADES NÁUTICAS”

Como sistemática general, la guía de *Seguridad en las actividades náuticas* sigue el método de listar los comportamientos o actitudes que deben hacerse, enfrentadas a las no recomendadas. No cabe duda de que el contenido de la guía

Equipos de Radiocomunicaciones

Cumplir la normativa

(Ver el apartado “Apéndice Normativo”, página 49)

El “Reglamento por el que se regulan las radiocomunicaciones 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, con 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:

- Para su equipo de radio deberá solicitar a la Dirección General de la Marina Mercante el número MMSI (*) y la correspondiente **Licencia de Estación de Barco**.
- La eficacia y rapidez de respuesta de los medios de salvamento dependen, en gran medida, de la correcta transmisión de una llamada de socorro.

(*) Número de Identificación del Servicio Móvil Marítimo.

Es necesario saber emplear los equipos y conocer los procedimientos.

El Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM)

El SMSSM emite llamadas de socorro de forma automatizada que llegan directamente a los Centros Coordinadores de Salvamento y Estaciones Radiocosteras, gracias al empleo de tecnología de radio digital y de enlaces por satélite.

Consulte y cumpla con los plazos de implantación del SMSSM en la flota de recreo, según las zonas de navegación autorizadas para su embarcación.

Principales medios empleados por el SMSSM

Radiobaliza de Localización de Siniestros (RLS- EPIRB)

El sistema internacional de satélites COSPAS-SARSAT y GEOSAR (estacionarios) capta las señales de emergencia emitidas por radiobalizas. Éstas 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 un código de identificación único que personaliza la embarcación propietaria. Los modelos provistos de GPS (o bien conectados al GPS de la embarcación por infrarrojos), transmiten la exacta posición de la emergencia. Un satélite de la constelación capta la señal y la remite a estaciones terrestres, activando la respuesta.

SUMMARY

Safety and rescue equipment, whether mandatory or optional, can save lives. Any vessel can suffer an emergency but the risk of this happening can be reduced by complying with regulations and heeding advice aimed not only at the captain of the vessel but at all members of the crew and passengers. Everyone onboard should be made aware of emergency procedures, how to use equipment and its precise location on the vessel. Distress calls are regulated by international protocols and knowing the correct procedure to follow is the best way to ensure an emergency call is answered.

La publicación "Seguridad en las actividades náuticas" ofrece amplia información práctica acerca de las radiocomunicaciones y los protocolos internacionales que deben adoptarse al efectuar cualquier llamada de emergencia.

no puede ser exhaustivo y que algunos usuarios encontrarán la ausencia de determinados consejos. Sin embargo, se ha preferido escoger los más evidentes para evitar la "saturación" del lector.

También se ha tratado de evitar una excesiva dramatización de lo que debe ser la navegación de recreo y el disfrute del mar. Por su propia naturaleza, estas prácticas deportivas son relajantes y ponen al ciudadano en íntimo contacto con la naturaleza. Para los más jóvenes, son escuela de disciplina, autocontrol y organización.

Antes de zarpar. Riesgos más habituales en la flota de recreo. Revisión y mantenimiento de la embarcación y del motor. Equipos de seguridad que deben llevarse a bordo. Material pirotécnico y tipos de chalecos salvavidas. Sistemas personales de ¡Hombre al agua! Lucha contra incendios. Aros salvavidas, balsas, arneses de seguridad, andariveles y líneas de vida. Equipos recomendables, mochilas o bolsas con material de



- ▲ La rápida actuación al detectarse un incendio a bordo, la localización del foco, las formas de combatirlo con eficacia, los equipos obligatorios y las recomendaciones para evitar este tipo de emergencias, forman parte de la guía "Seguridad en las actividades náuticas".

El contenido de la
Campana puede
descargarse en la web:
www.salvamentomaritimo.es

supervivencia tras el abandono de buque. Equipos de comunicaciones del SMSSM, utilización correcta del VHF y de las radiobalizas. Apunte sobre el teléfono móvil. Documentación que debe llevarse a bordo. Planificación de la salida e información sobre la previsión Meteo. Horarios y frecuencias de emisión de boletines meteorológicos. Preparación de la tripulación antes de salir. Precauciones que deben observarse si viajan a bordo menores y riesgos a los que pueden exponerse. Necesidad de dejar aviso en tierra y comprobaciones de seguridad de último minuto.

Durante la navegación. Mantenimiento de la atención permanente y responsable. Reglamento de abordajes. El peligro de abordaje y colisión al encontrar buques de gran tamaño. Uso de reflectores de radar y "reflectores activos". Preparación de la embarcación ante el anuncio de mal tiempo durante la navegación. Navegar en condiciones de mala meteorología.

Emergencia a bordo. Hacer frente, localizar y resolver una vía de agua.

MEDIO AMBIENTE Y ACTIVIDADES NÁUTICAS

La guía de *Seguridad en las actividades náuticas* hace hincapié en aspectos muchas veces olvidados en este tipo de actividad como son la protección del medio marino, vertidos y fondeos agresivos para los ecosistemas del fondo marino. Normativa MARPOL. Recomendaciones para la práctica del surf, kite surf, windsurf, actividades subacuáticas, esquí náutico, motos de agua, jetsurfing, navegación en kayak, pesca deportiva desde la costa y balizamiento de las zonas de baño.

También incluye un *Apéndice normativo*, que aborda asuntos como el del equipo y material de seguridad obligatorio a bordo. Titulaciones de recreo, embarcaciones y motos náuticas. Equipos y material de supervivencia que puede encontrarse en las balsas salvavidas.



- ▲ Expositor para la colocación de los folletos de la campaña.

Afrontar una avería en el motor. Cómo hacer una llamada de socorro utilizando el SMSSM. Uso y mantenimiento de las radiobalizas. Utilización correcta de las señales visuales de socorro y del material pirotécnico (bengalas, cohetes, botes de humo). Maniobras ante ¡Hombre al agua! Riesgos del *Bow Ridding* y peligros del baño en mar abierto desde una embarcación. Recomendaciones ante la presencia de un incendio a bordo. Precauciones al tomar y dar remolque. Riesgos habituales al fondear y en manejo del ancla. Actuación con una evacuación por helicóptero. Abandono del buque, supervivencia en la mar, hipotermia y deshidratación. Consejos al alquilar una embarcación de recreo.

Juan Carlos ARBEX