



INFORME CIAIM-31/2015

Hundimiento de la embarcación HERMANOS OTERO y desaparición de un marinero en el estrecho de Gibraltar el 3 de septiembre de 2015

ADVERTENCIA

Este informe ha sido elaborado por la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM), regulada por el artículo 265 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y por el Real Decreto 800/2011, de 10 de junio.

El único objetivo de la CIAIM al investigar accidentes e incidentes marítimos es la prevención de futuros accidentes mediante la determinación de las causas y circunstancias que produjeron los sucesos investigados.

El presente informe no se ha escrito con intención de que tenga valor alguno en litigios ante órganos judiciales y no persigue la evaluación de responsabilidades, ni la determinación de culpabilidades.

El uso que se haga de este informe para cualquier propósito distinto al de la prevención de futuros accidentes puede conducir a conclusiones e interpretaciones erróneas.



Figura 1. HERMANOS OTERO



Figura 2. Zona del accidente

1 SÍNTESIS

El jueves 3 de septiembre de 2015 alrededor de las 18:00 horas la embarcación auxiliar de pesca (EAP) HERMANOS OTERO, con dos tripulantes a bordo, salió de la almadraba de Ceuta con destino a la lonja pesquera de Algeciras (Cádiz).

Cuando se encontraban cerca de su destino, a tres millas al sureste de punta Carnero, alrededor de las 20:50 horas, la embarcación empezó a escorarse. En ese momento el marinero comprobó que la cámara de máquinas estaba llena de agua y que no se podía achicar por lo que el patrón dio aviso de la emergencia.

A las 20:55 horas la embarcación se hundió por popa y los dos tripulantes se tiraron al agua sin ningún tipo de equipo salvavidas.

Una hora más tarde el patrón fue rescatado por SASEMAR. Durante los días siguientes continuaron las labores de búsqueda del marinero, sin éxito.

1.1 Investigación

La CIAIM recibió la notificación del hundimiento el día 4 de septiembre 2015. El mismo día el suceso fue calificado provisionalmente como «accidente muy grave» y se acordó la apertura de una investigación. El pleno de la CIAIM ratificó la calificación del suceso y la apertura de la investigación de seguridad el 16 de septiembre de 2015. El presente informe fue revisado por la CIAIM en su reunión de 16 de diciembre de 2015 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en febrero de 2016.

INFORME CIAIM-31/2015

Hundimiento de la embarcación HERMANOS OTERO y desaparición de un marinero en el estrecho de Gibraltar el 3 de septiembre de 2015

2 DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos de la embarcación

Nombre	HERMANOS OTERO
Pabellón / registro	Bandera: España Puerto de registro: El Grove (Pontevedra).
Identificación	Matrícula de El Grove: 4ª-VILL-4-54-1991 MMSI: 22224323460
Tipo	Embarcación auxiliar de pesca.
Características principales	Eslora total: 14,00 m Eslora entre perpendiculares: 12,68 m Manga: 3,92 m Puntal: 1,50 m Francobordo: 0,45 m Calado de proyecto: 1,05 m Arqueo bruto: 14 GT Tonelaje de registro bruto: 12,60 TRB Propulsión: Motor diésel (MAN D2866E) con hélice convencional. Potencia: 161,76 kW a 1800 rpm. Material del casco: Madera.
Propiedad y gestión	La embarcación era propiedad de la empresa Gesemar Zeus, S.L. y estaba fletada a la empresa Fraimartin S.L.
Pormenores de construcción	de Construida en 1981 por el carpintero de ribera José Garrido Vidal en El Grove (Pontevedra).
Dotación	Número máximo de tripulantes: 4 Tripulación mínima de seguridad: 2 (1 patrón y 1 marinero)

Tabla 2. Pormenores del viaje

Fecha	3 de septiembre de 2015
Puertos de salida / escala / Llegada	Salida desde la almadraba de Ceuta y llegada prevista al puerto pesquero de Algeciras (Cádiz).
Tipo de viaje	Comercial
Información relativa a la carga	<ul style="list-style-type: none"> • 7000 kg de melva canutera, sobre cubierta. • 1000 l de gasoil, en los tanques de servicio.
Dotación	Dos tripulantes enrolados como: <ul style="list-style-type: none"> • 1 × patrón, con nacionalidad de España. • 1 × marinero, con nacionalidad de Marruecos.
Documentación	El patrón no tenía la titulación necesaria para llevar el mando de la embarcación.

INFORME CIAIM-31/2015

Hundimiento de la embarcación HERMANOS OTERO y desaparición de un marinero en el estrecho de Gibraltar el 3 de septiembre de 2015

Tabla 3. Información relativa al suceso

Tipo de suceso	Vía de agua y hundimiento.
Fecha y hora	3 de septiembre de 2015, 20:50 hora local
Localización	36°02,4'N, 005°23,07'W
Operaciones de la embarcación y tramo del viaje	En navegación, llegando al destino.
Lugar a bordo	Cámara de máquinas.
Daños sufridos en la embarcación	Pérdida total de la embarcación.
Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo	Un marinero desaparecido.
Contaminación	Leve.
Otros daños externos a la embarcación	No.
Otros daños personales	No.

Tabla 4. Condiciones marítimas y meteorológicas

Viento	Viento del W, de fuerza Beaufort 4 (11 a 16 nudos).
Estado de la mar	Marejada y corriente del W inferior a 1 m/s.
Visibilidad	Buena (superior a 10 km). Crepúsculo vespertino: El sol se había puesto a las 20:46 horas con un azimut de 280°. La luna no era visible.
Nubosidad	Despejado.
Marea	+0,44 m, descendiendo desde la pleamar de +0,6 m ocurrida a las 19:28 horas.

Tabla 5. Intervención de las autoridades en tierra y reacción de los servicios de emergencia

Organismos intervinientes	Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR). Capitanía Marítima de Ceuta. Guardia Civil Armada Española
---------------------------	--

INFORME CIAIM-31/2015

Hundimiento de la embarcación HERMANOS OTERO y desaparición de un marinero en el estrecho de Gibraltar el 3 de septiembre de 2015

Medios utilizados	<ul style="list-style-type: none">• Helicóptero de salvamento HELIMER 211• Barcos de salvamento marítimo MARÍA ZAMBRANO, SALVAMAR DUBHE y SALVAMAR ATRIA.• Patrulleras de la Guardia Civil RÍO BELELLE, S-3 y S-21.• Patrullero de la Armada Española INFANTA ELENA.• Avión de la Guardia Civil CN-235 (T.19B-21/09-501).
Rapidez de la intervención	En una hora un buque de SASEMAR rescató al patrón de la embarcación.
Medidas adoptadas	Movilización de medios de búsqueda y rescate en la zona del estrecho de Gibraltar.
Resultados obtenidos	Rescate del patrón de la embarcación.

Hundimiento de la embarcación HERMANOS OTERO y desaparición de un marinero en el estrecho de Gibraltar el 3 de septiembre de 2015

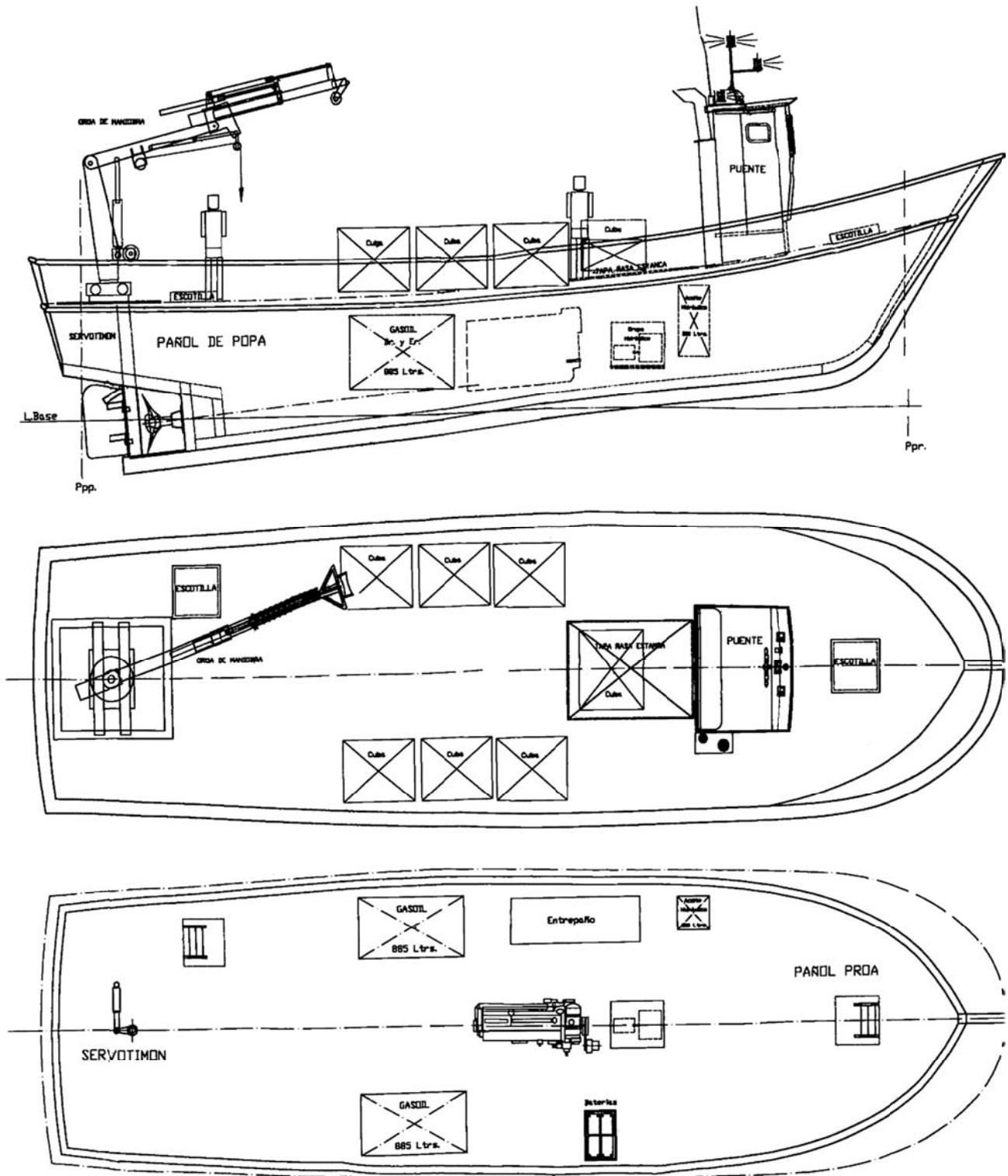


Figura 3. Disposición general de la EAP HERMANOS OTERO.

* * *

3 DESCRIPCIÓN DETALLADA

El relato de los acontecimientos se ha realizado a partir de los datos, declaraciones e informes disponibles. Las horas referidas son locales.

El día 3 de septiembre de 2015 por la tarde, la EAP HERMANOS OTERO fue cargada con unos 7000 kg de melva canutera que habían sido capturados en la almadraba ubicada en la zona del Chorrillo, en Ceuta, con el propósito de llevar el pescado hasta la lonja del puerto pesquero de Algeciras. El pescado se transportaba en unas tinas situadas sobre cubierta, cinco a cada banda, que iban encajonadas en una estructura rígida que las aseguraba en su posición.

Un poco más tarde de las 18:00 horas la embarcación quedó totalmente cargada y embarcaron en ella el patrón junto con un marinero. El patrón inició el viaje cruzando la ciudad de Ceuta a través del foso de San Felipe ya que en ese momento la marea estaba alta y permitía el paso, ahorrándose de esta manera tener que rodear la zona de Monte Hacho.

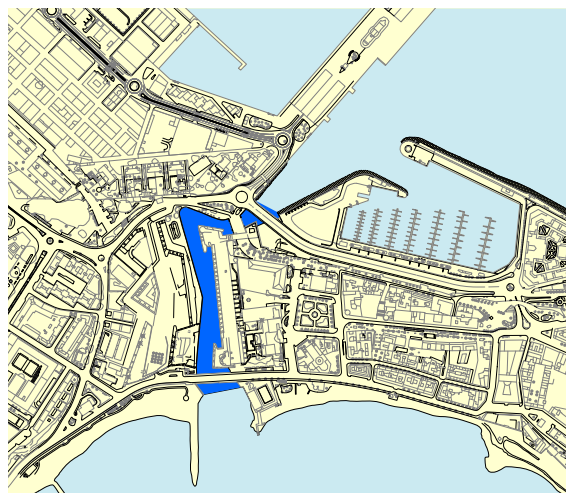


Figura 4. Foso de San Felipe.

Después de salir del puerto de Ceuta el patrón puso rumbo hacia poniente para enfrentarse al viento lo más de proa que fuese posible, hasta que llegó frente a la punta de Benzú en donde puso rumbo norte hacia Algeciras. Durante todo el viaje tanto el patrón como el marinero permanecieron en el puente.

La embarcación estuvo navegando sin problemas hasta que llegaron cerca de Algeciras, a unas tres millas al sureste de punta Carnero, alrededor de las 20:50 horas. En ese momento la embarcación empezó a escorarse hacia babor, lentamente pero sin mostrar ningún signo de recuperación. El patrón mandó al marinero que saliese a la cubierta y moviese la grúa, situada en popa, hacia estribor para tratar así de compensar la escora que tenían. El marinero giró la grúa sin obtener ningún resultado positivo.

A continuación el patrón pidió al marinero que comprobara la cámara de máquinas por si había agua en ella a pesar de que el motor propulsor de la embarcación seguía en marcha. El marinero abrió la escotilla situada en proa, por delante del puente, y observó un nivel de agua muy alto.

El marinero pidió a gritos al patrón que avisara de la emergencia y a continuación cogió una de las boyas de la embarcación que se utilizan como defensas en puerto y saltó al agua. El marinero saltó sin ningún tipo de chaleco, balsa o aro salvavidas. Mientras tanto el patrón estaba en el puente preocupado en dar aviso de la emergencia y no fue consciente de que el marinero había saltado hasta que salió del puente y le vio en el agua abrazado a la boya y ya a varios metros de distancia. El patrón le lanzó lo que encontró más a mano sobre la cubierta, un traje de submarinismo de neopreno, pensando que si el marinero se pudiera agarrar a él le proporcionaría una flotabilidad adicional.

INFORME CIAIM-31/2015

Hundimiento de la embarcación HERMANOS OTERO y desaparición de un marinero en el estrecho de Gibraltar el 3 de septiembre de 2015

El patrón volvió a entrar en el puente y usando su teléfono móvil avisó a otro armador de la inundación que estaba sufriendo, siendo este otro armador quien a su vez se puso en contacto con los medios de salvamento marítimo. Según sus propias declaraciones el patrón pulsó el botón de la llamada selectiva digital en su equipo de VHF pero lo hizo instantáneamente, sin mantenerlo presionado el tiempo necesario para activar la llamada.

Momentos más tarde la inundación fue total, la embarcación se escoró totalmente a babor y el patrón tuvo que saltar al agua. Cuando el patrón saltó al agua no llevaba ningún tipo de chaleco o traje salvavidas y tampoco había lanzado la balsa salvavidas al agua.

La embarcación se hundió totalmente y con ella la balsa salvavidas que no llegó nunca a liberarse automáticamente. Las que sí se liberaron de su encajonamiento fueron las tinas que se utilizaban para transportar el pescado. El patrón nadó hasta una de ellas y se metió en su interior, utilizándola como una improvisada balsa salvavidas.

A las 20:55 horas SASEMAR recibió una llamada telefónica de la lonja de Algeciras, informando de que la embarcación HERMANOS OTERO se estaba hundiendo. Prácticamente a la misma hora SASEMAR recibió una señal de activación de la radiobaliza satelitaria de la misma embarcación. Se movilizó un dispositivo de búsqueda y rescate coordinado por SASEMAR integrado por diversos medios marítimos y aéreos de ese organismo, Guardia Civil y Armada Española.

El patrón de la EAP HERMANOS OTERO estuvo esperando en el mar hasta que a las 21:42 horas el remolcador MARÍA ZAMBRANO de SASEMAR le rescató y le llevó hasta el puerto de Algeciras. Posteriormente el patrón fue atendido en el hospital Punta Europa de Algeciras con síntomas de nerviosismo e hipotermia.

Los medios de salvamento movilizados continuaron buscando al marinero que había saltado anteriormente al agua. Las labores de búsqueda continuaron hasta el día 6 de septiembre de 2015 sin ningún resultado.

* * *

4 ANÁLISIS

4.1 Ruta

La ruta realizada por la embarcación se muestra en la Figura 5.

El patrón realizaba la ruta entre Ceuta y Algeciras con asiduidad, varias veces a la semana, y según sus declaraciones conocía los puertos, las costas y las condiciones marítimas propias de la zona.

Sin embargo esta ruta la realizaba habitualmente con la embarcación SANTORUM, de dimensiones similares a la EAP HERMANOS OTERO. En la lonja del puerto de Algeciras el único barco que la empresa explotadora tenía registrado que hubiera llevado pescado era la embarcación SANTORUM.

En esta ocasión se utilizó la embarcación HERMANOS OTERO porque la embarcación SANTORUM se encontraba en varadero.

4.2 Carga

Según las declaraciones dadas por el patrón ante la Capitanía Marítima y la Guardia Civil el día siguiente al accidente, la embarcación llevaba en el momento del hundimiento una carga de 7000 kg de melva. Días más tarde el patrón cambió su declaración, afirmando que llevaba 5000 kg.

En la figura 6 se representan las ventas de la empresa explotadora en la lonja de Algeciras días antes y después del accidente. Según estos datos, la embarcación SANTORUM, de dimensiones similares a la EAP HERMANOS OTERO, transportaba regularmente cantidades de entre 4 y 11 t de pescado. Por ello, no es inverosímil que la embarcación llevara la carga declarada inicialmente.

Una carga de 7000 kg superaba la carga máxima permitida. Tras la realización de la última prueba de estabilidad a la embarcación, en agosto de 2013, se dieron una serie de instrucciones especiales al patrón. En concreto se incluyó una instrucción que limitaba la máxima carga a 6150 kg distribuidos sobre cubierta.

En caso de que la embarcación llevara efectivamente los 7000 kg declarados inicialmente, estaría sobrecargada. Los 850 kg que la embarcación llevaría de sobrecarga provocarían que el francobordo medio de la embarcación se redujera en dos centímetros por debajo del mínimo permitido.

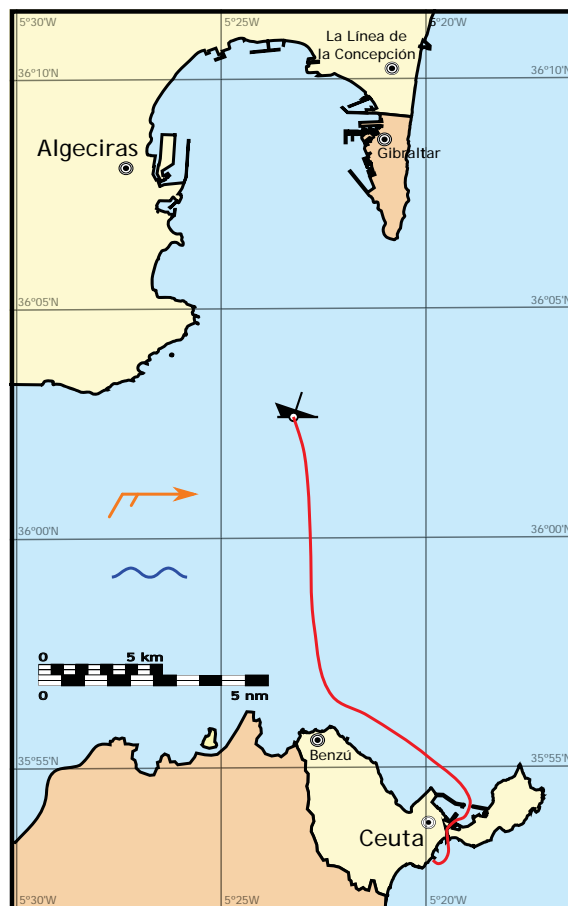


Figura 5. Ruta de la EAP HERMANOS OTERO.

Hundimiento de la embarcación HERMANOS OTERO y desaparición de un marinero en el estrecho de Gibraltar el 3 de septiembre de 2015

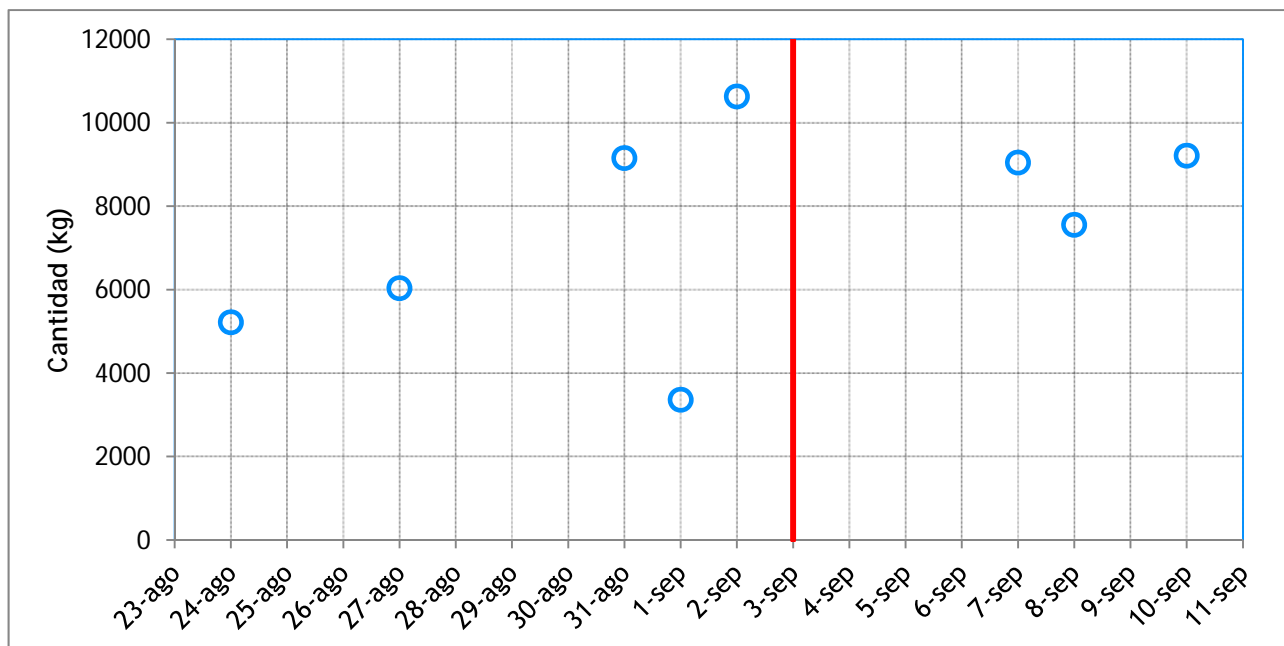


Figura 6. Ventas de pescado de la empresa explotadora.

4.3 Titulación

El patrón tenía titulación de Patrón Local de Pesca, que le habilitaba para llevar el mando de embarcaciones de pesca de hasta 12 m de eslora entre perpendiculares, 100 kW de potencia y una distancia de 12 millas de la costa. Para llevar el mando de la embarcación HERMANOS OTERO se requería al menos la titulación de Patrón Costero Polivalente, la cual habilita para llevar el mando de embarcaciones de hasta 24 metros de eslora entre perpendiculares, 400 kW y una distancia de 60 millas de la costa (ver Tabla 6).

Tabla 6. Límites de las atribuciones de los títulos de Patrón Local de Pesca y Patrón Costero Polivalente, en relación con la embarcación accidentada y el viaje

	Patrón Local de Pesca	HERMANOS OTERO	Patrón Costero Polivalente
Eslora entre perpendiculares (m)	12	12,68	24
Potencia (kW)	100	161,76	400
Distancia a costa (millas)	12	6	60

Es más, en la propia resolución de enrole múltiple, la Capitanía Marítima de Ceuta hace una mención expresa a que la EAP HERMANOS OTERO debe ser patroneada por un tripulante con una titulación de al menos Patrón Costero Polivalente.

4.4 Aranceles

En la Unión Europea, el territorio fiscal y el aduanero no son coincidentes. En el caso particular de Ceuta, aunque sí forma parte de la Unión Europea, está excluida del territorio aduanero y del de aplicación del IVA y los Impuestos Especiales.

Ceuta dispone de un Estatuto de Autonomía aprobado por la Ley Orgánica 1/1995, por la cual es considerada como un territorio exterior a efectos aduaneros. Las entradas y salidas de mercancías desde Ceuta tienen la consideración de importaciones o exportaciones, aunque sean envíos dirigidos al resto del territorio nacional, y hay que considerarlas como si fueran envíos de terceros países y por lo tanto tienen que pagar el arancel exterior común.

Según el Reglamento de Ejecución (UE) 1101/2014 de la Unión Europea la importación de pescado fresco, en concreto atunes y similares, está gravada con un impuesto *ad valorem* del 22%.

También hay que tener en cuenta que Ceuta y sus dependencias son considerados como territorios francos por la Ley de Bases de 22 de diciembre de 1955 que establece que será libre la entrada, salida, tránsito y transbordo de mercancías conforme a las leyes y con el control de las autoridades aduaneras.

De esta forma el pescado que se captura en aguas de Ceuta, si no sale del barco, puede ser transportado y directamente desembarcado y vendido en cualquier lonja de la península sin que se considere importación.

Durante el año 2015, hasta la fecha del accidente, la empresa explotadora de la embarcación HERMANOS OTERO había realizado ventas en la lonja de Algeciras por valor aproximado de 157.000 €. Si hubiera llevado esas capturas al puerto de Ceuta y desde allí exportado a la península habría tenido que pagar alrededor de 35.000€ en concepto de aranceles, además de los costes propios del traslado.

El beneficio de esta actuación empieza a obtenerse cuando los costes de explotación de la embarcación para trasladar por mar el pescado entre Ceuta y Algeciras son inferiores a los aranceles y gastos de exportación.

4.5 Mantenimiento e inspecciones del casco

De acuerdo con la documentación disponible, en los últimos dos años antes del accidente el mantenimiento ordinario del casco de la embarcación consistió únicamente en una varada anual para la limpieza del casco con agua a presión y posterior aplicación de pintura anti-incrustante.

En septiembre de 2014 la embarcación pasó una inspección en seco por parte de inspectores de la Capitanía Marítima de Ceuta, en la que se detectó una tabla en mal estado en la zona del espejo de popa. Tras la correspondiente reparación, la embarcación fue inspeccionada de nuevo en octubre de 2014, con resultado satisfactorio.

La reparación no fue realizada por un carpintero de ribera o un astillero especializado en buques de madera. Según consta en la documentación existente, la empresa armadora contrató con la empresa ADG Marine Service (que da servicio a las embarcaciones del puerto deportivo de

Ceuta) la izada, limpieza, aplicación de *antifouling* y botadura de la embarcación, pero no su reparación. La propia empresa armadora adquirió la madera necesaria para la reparación.

La embarcación pasó su último reconocimiento en seco en abril de 2015, con resultado favorable, sin que se mencione en el acta de inspección ningún tipo de deficiencia.

4.6 Llamada selectiva digital

La embarcación HERMANOS OTERO llevaba instalado un equipo de radiotelefonía en la banda de VHF (ICOM IC-M505) que además incluía la opción de realizar una llamada selectiva digital (LSD).



Figura 7. Equipo de VHF ICOM IC-M505.

El botón de Llamada Selectiva Digital (LSD) está claramente diferenciado del resto de botones, en un color rojo altamente visible, rotulado como DISTRESS y protegido por una pantalla para evitar pulsaciones accidentales. El procedimiento para realizar la LSD, según se detalla en su manual de usuario, consiste en levantar la pantalla protectora y pulsar y mantener pulsado el botón durante cinco segundos. Al finalizar los cinco segundos y completarse la LSD el equipo emite un aviso sonoro para indicar al usuario que la acción se ha realizado correctamente. Como ayuda adicional y recordatorio, tras la pulsación inicial en el botón de LSD, se muestra en la pantalla un aviso indicando que se debe mantener presionado el botón para completar la LSD.

La ventaja de la LSD es que el equipo puede funcionar incluso totalmente sumergido y en caso de necesidad no es necesario realizar ninguna otra acción ya que el propio sistema envía la identificación del buque y la posición del mismo.

A pesar de la sencillez del sistema, según las declaraciones del propio patrón, éste levantó la pantalla protectora y pulsó el botón pero no lo mantuvo pulsado, por lo cual no llegó a activar en ningún momento la LSD. Sin embargo sí que tuvo tiempo para buscar su teléfono móvil y realizar una llamada a otro armador, conocido suyo, para pedir socorro.

Hundimiento de la embarcación HERMANOS OTERO y desaparición de un marinero en el estrecho de Gibraltar el 3 de septiembre de 2015

Por la experiencia que tiene esta Comisión se viene observando que es un hecho muy frecuente el que los patrones prefieran realizar una llamada con un teléfono móvil a usar la LSD cuando se produce una emergencia, a pesar de las múltiples ventajas que presenta.

En la tabla 7 se muestran los diferentes argumentos que influyen en la elección, por parte de los patrones, de la LSD o del móvil ante las emergencias.

Tabla 7. Comparación LSD vs móvil

	LSD	Móvil
Rapidez	Mayor rapidez en realizar la llamada. Aproximadamente cinco segundos.	
Cobertura	Mayor cobertura/alcance de la llamada. Aproximadamente 50 millas.	
Escucha	En las estaciones costeras siempre hay escucha.	
Buque	Identificación automática del buque.	
Posición	Envío automático de la posición GPS.	
Discreción	La emergencia se pone en conocimiento de las autoridades marítimas.	
Familiaridad	No se utiliza habitualmente. Se desconocen los procedimientos de uso.	

4.7 Alarma de alto nivel de agua en la sentina

Por razón de su tipo (embarcación auxiliar de pesca), a la EAP HERMANOS OTERO no le era exigible una alarma de alto nivel de agua en la sentina con indicador óptico o acústico en el puente. De haber dispuesto de este dispositivo, la tripulación habría podido detectar la inundación con antelación, y así disponer de más tiempo para:

- Tratar de contener la inundación con los medios de a bordo,
- Preparar el abandono ordenado de la embarcación haciendo uso de los chalecos salvavidas y de la balsa salvavidas que, según los certificados, llevaba la embarcación.

A efectos comparativos, en las embarcaciones de pesca de dimensiones similares a la EAP HERMANOS OTERO es obligatoria la instalación de dispositivos de alarma de nivel alto en sentina en los espacios de máquinas y/o bodegas de pescado (Ver Real Decreto 543/2007, Anexo III, Regla 15).

4.8 Origen de la inundación

No se ha podido determinar el origen de la inundación.

De acuerdo con la experiencia de esta Comisión, las causas más frecuentes de inundación en embarcaciones de madera de porte parecido a la EAP HERMANOS OTERO son:

- Rotura de algún elemento del sistema de agua salada (por ejemplo grifo de fondo, válvula de no retorno, tramo de tubería)
- Fallo estructural (por ejemplo, pérdida de tablas o avería en la empaquetadura de la bocina)
- Colisión con algún objeto flotante

Según el patrón, el motor principal funcionó con aparente normalidad hasta el momento del accidente, lo que parece indicar que no se produjo una rotura en el circuito de refrigeración por agua salada del motor, al menos en el tramo entre la toma de mar y el motor, ya que en caso contrario el motor podría haberse recalentado y, eventualmente, haber dejado de funcionar.

Por ello, es verosímil pensar en un fallo estructural como causa más probable de la inundación.

También según el patrón, no se produjo durante la navegación ninguna colisión con objetos flotantes. Las condiciones marítimas eran bonancibles, por lo que la estructura del pesquero no estuvo sujeta, durante el viaje, a esfuerzos excesivos.

Por tanto, la hipótesis no comprobada de un fallo estructural sólo podría explicarse por un mal estado de la estructura del pesquero antes de emprender el viaje. En tal caso:

- a) O la estructura de la embarcación ya se encontraba en mal estado cuando pasó el último reconocimiento en seco de la embarcación, lo que indicaría que no se detectaron deficiencias que ya estaban presentes; o
- b) Un plazo de cinco meses (el tiempo entre la última inspección en seco y el accidente) es suficiente para que una embarcación en buenas condiciones pueda deteriorarse hasta el punto de su hundimiento, por lo cual se hace necesario revisar los periodos entre sucesivas inspecciones, en función de las características del barco, su antigüedad y los resultados de anteriores inspecciones, o
- c) La embarcación sufrió algún percance a resultas del cual su estructura perdió resistencia, del que no tiene conocimiento la Administración Marítima.

* * *

5 CONCLUSIONES

Del análisis del accidente se concluye que la causa del accidente fue la entrada masiva de agua en el compartimento de la cámara de máquinas, sin que haya podido ser posible determinar su origen. Como factor contribuyente se ha encontrado que la embarcación no estaba obligada a instalar una alarma de alto nivel de agua en sentina.

6 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

A la Dirección General de la Marina Mercante:

1. Que estudie extender la obligación de equipar alarmas de sentina a todos los buques y embarcaciones auxiliares de pesca.

7 LECCIONES DE SEGURIDAD

El uso de la Llamada Selectiva Digital es el mejor procedimiento para pedir auxilio en caso de accidente, ofreciendo ventajas contrastadas frente al uso de otros métodos como el teléfono móvil. Los patrones de los buques y embarcaciones equipadas con equipos de Llamada Selectiva Digital, especialmente los pesqueros y auxiliares de pesca, deberían ser conscientes de las ventajas del uso de la Llamada Selectiva Digital, y estar familiarizados con su uso.

* * *