



# ***NORMAS DE SEGURIDAD PARA OPERACIONES EN LA MAR / PROTOCOLO DE RESCATE EN LA MAR***





Título. Normas de seguridad para operaciones en la mar / protocolo de rescate en la mar

Autor. Enrique Arnal

Dpto. BAE

Fecha. Junio 2007

Páginas. 23

Localización.

Grupo temático.

Descriptores.

## INTRODUCCIÓN:

### SEGURIDAD DE LAS OPERACIONES EN LA MAR

Dadas las características que tienen los proyectos científicos en lo referente a operaciones en la mar, que obligan a veces a largas salidas en zodiac bajo distintas condiciones meteorológicas, se ha confeccionado un procedimiento de actuación de emergencia en la mar y, además, la definición de lo que por conocimientos y experiencia son unas áreas de trabajo seguras o, por lo menos, con un riesgo aceptable para las embarcaciones.

Para definir estas áreas debemos conocer cuáles son estos riesgos, cómo los podemos solucionar y en cuánto tiempo, ya que es este último factor el que marca muchas veces la diferencia entre un incidente y una tragedia.

Volcar con la zodiac a 300 m de la base y a la vista de todos quedará seguramente en un incidente, pero hacerlo en la mitad de la bahía es casi seguro que nos dejará alguna víctima. Por lo tanto, cómo evitar que se den estos casos y cómo actuar si se dan, son dos de los puntos más importantes a tener en cuenta, además de definir las áreas de trabajo, las medidas a tomar antes de salir hacia ellas y al llegar en ellas, equipamiento de la embarcación y del personal a bordo, comunicaciones, etc.

Este documento se incluirá en la información sobre la BAE que se da a los científicos para que vean si los límites de seguridad de la base pueden afectar a su proyecto y si las características de las embarcaciones son lo más apropiado para su realización, así como además a aceptar el riesgo y la parte de responsabilidad que les toca asumir a bordo.

Se divide en 4 partes:

1. Definición de **zonas de trabajo** y condiciones mínimas de seguridad para operar en cada una de ellas. Protocolo de comunicaciones en las salidas según diferentes zonas.
2. Ejercicios de **entrenamiento** del personal técnico de la base para el caso de tener que actuar en un rescate. Familiarización de los científicos en estas acciones.
3. Protocolos de actuación en el caso de las **emergencias** más probables.
4. Definición de **equipamiento** de a bordo y personal para hacerse a la mar en situación normal y de emergencia.



## 1. ZONAS DE TRABAJO

### 1.1. - DEFINICIONES DE ZONAS DE TRABAJO

Como zona de seguridad queda definida la zona de Bahía Sur y Bahía Falsa exceptuando la zona central de la salida donde dista aproximadamente unas 3 millas tanto de Punta Hannah, como de Miers Bluff, zona en la que además se está muy expuesto a la influencia de mar abierto. (ver carta).

De esta zona se acota para ir una sola embarcación provista de motor de emergencia (el motor de 4 HP o de 30 HP, según la embarcación, en un soporte especial en el espejo de popa) la zona comprendida entre Sally Rocks y Punta Ereby y el fondo de la bahía (**ZONA 1**).

La siguiente zona abarca hasta Bahía Walker y Bahía Falsa en donde, por la dificultad de comunicar por VHF, con la base se recomienda ir dos embarcaciones, preferentemente, las dos grandes (**ZONA 2**).

Además, un viento superior o igual a 20 nudos debería usarse como referencia de límite de seguridad para una embarcación tipo zodiac. De igual manera, una altura de ola de 1 metro (sobre todo si es mar de viento). Por supuesto, el criterio del patrón es el que debe regir la seguridad de las operaciones y esto debe ser aceptado "a priori" por todo el personal embarcado y, a pesar de que a veces con estas condiciones se puede navegar sin problemas, hay que tener en cuenta que debido a la rapidez con que cambian las condiciones meteorológicas en la zona, en caso de un empeoramiento repentino de la situación podríamos sufrir problemas y, por lo tanto, no deberían sobrepasarse, muy especialmente en la zona 2.

En los siguientes puntos de la bahía, señalados en la siguiente carta, hay unos toneletes azules de 90 l marcados con la inscripción en rojo: PROPIEDAD DE LA BASE ANTÁRTICA ESPAÑOLA "JUAN CARLOS I":

- 1.-Punta Ereby
- 2.-Sally Rocks

En su interior se encuentran material de emergencia según lista Anexo 4.

#### RECORDAR:

- **En el Mediterráneo en verano se dan casos de yates con problemas y difícil rescate, en el estrecho de Gibraltar donde hay un tráfico muy importante de buques y unos medios de vigilancia y rescate de primer orden hay muertos a menudo.**



- Si trasladamos esas situaciones a estas latitudes nos haremos una buena idea de lo que nos exponemos al estar a más de 4 millas de la base en mar abierto y en unas condiciones límite (para una embarcación tipo zodiac) de mar y viento.

## 1.2. PROTOCOLO DE COMUNICACIONES Y DE ALISTAMIENTO DE LA EMBARCACIÓN EN LAS SALIDAS SEGÚN LAS DIFERENTES ZONAS

Además de llevar en todo momento el equipo (personal y referente a la embarcación) definidos como obligatorios (ver anexos), es **IMPRESINDIBLE** la comunicación por radio a la zona a la que se accede y a la hora prevista para el regreso.

El procedimiento de comunicación es como sigue:

- 1º.- Se comunica al Jefe de Base y al/los miembros que pueden quedar en la base (cocinero/electrónico/informático/médico), la hora de salida, zona a la que se procede (p.ej. Rally Rocks) y hora a la que se espera volver a comunicar.
- 2º.- Se anota en la pizarra situada en la puerta de la cocina según los ejemplos de la siguiente tabla:

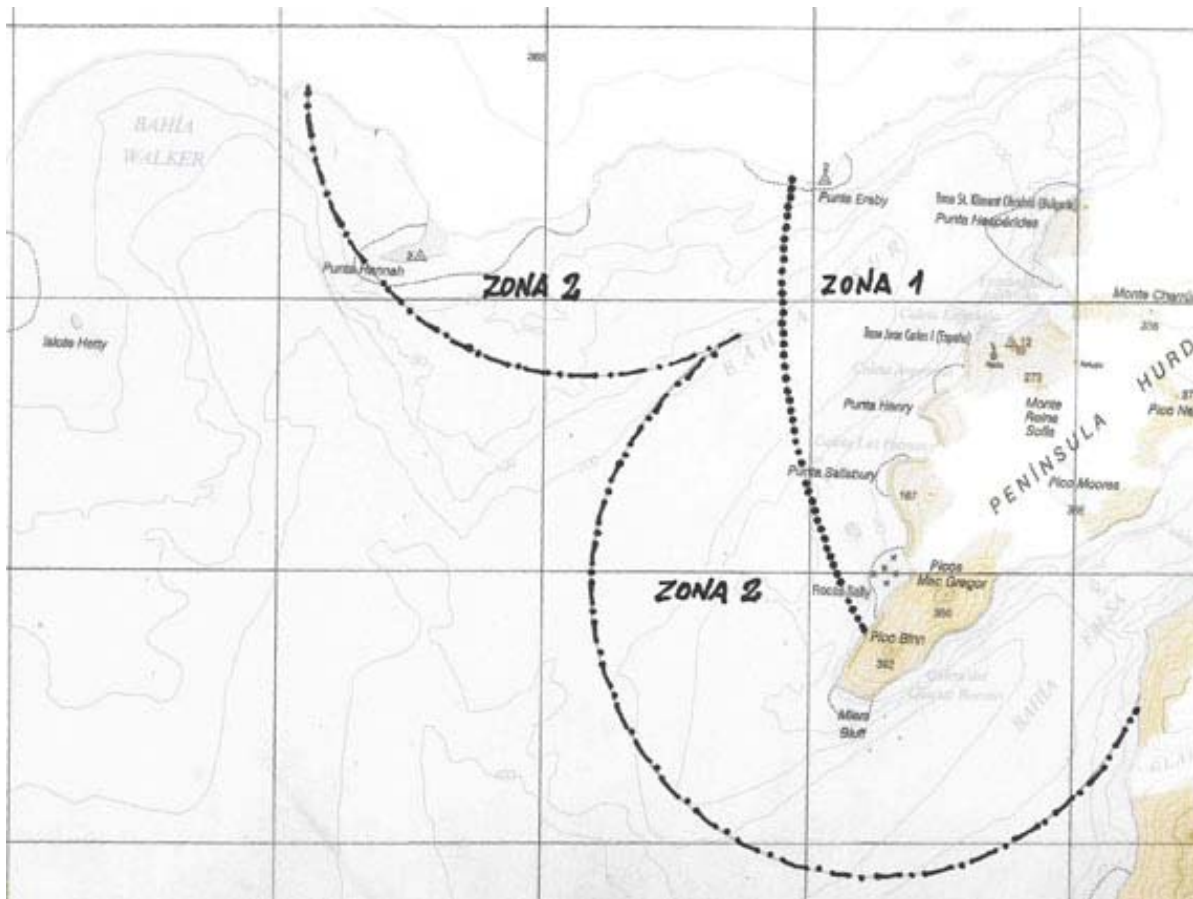
<u>EQUIPO</u>	<u>ZONA</u>	<u>HORA SALIDA</u>	<u>PRÓXIMA COMUNICACIÓN</u>
DAVID, OSCAR CIENTIFICO X	GLACIAR JOHNSON	10:30	11:30
ENRIQUE J. TOSAS	PUNTA EREBY	09:30	13:45

- 3º.- Se chequea lista del equipamiento de las embarcaciones y personal.
- 4º.- Se comunica con la base a hora prevista en la tabla, dando la situación, nuevo destino (si procede) y nueva hora de comunicación.
- 5º.- En caso de no recibir en la Base comunicación del equipo a la hora prevista se intenta comunicar con este.

6º.- En caso de no recibir respuesta se pone en marcha el protocolo de emergencia para rescate en la mar.

### 1.3. ZONAS DE SEGURIDAD BAHIA SUR

En la siguiente carta quedan delimitadas las zonas de seguridad en las que se puede acceder en embarcación neumática.



## 2. ENTRENAMIENTO

Se realizarán simulacros de rescate.

Los miembros de la base que por su trabajo no se ausentan de ella, son aquellos que deben formar parte del equipo de rescate. Serán sólo dos (es probable que haya que volver a la base en la embarcación de rescate y muchos rescatadores impedirían el embarque de los rescatados) y, por las características de sus conocimientos serán el Tec. Mecánico como Patrón y el Médico como proel, según queda también definido en el Cuadro Orgánico de Obligaciones de la Base.

Al estar montadas las rampas, es de suponer que botar una embarcación al agua ya se hace en el mínimo tiempo posible. Así pues, para que esta operación sea rápida sólo queda que su tripulación esté disponible en poco tiempo, como los tripulantes propuestos suelen desarrollar su trabajo en las inmediaciones de la base y todos van provistos de walkie, este punto también está resuelto.

Por lo tanto, ya que el primer factor que puede implicar pérdida de tiempo al darse un caso de rescate en la mar es el de la botadura de la zodiac, el entrenamiento nos ayudará a no hacer movimientos en falso y a que todo se haga en el mínimo tiempo posible.

### 2.1. TIPOS DE EJERCICIOS

#### 2.1.1. FAMILIARIZACIÓN EMBARCACIONES Y MOTORES

La primera parte importante del entrenamiento es la familiarización con el manejo de la zodiac (arrancar, precauciones con el combustible, dónde están y como se usan las bengalas, situación y contenido del botiquín, etc.) y la práctica de la efectividad de los distintos equipos personales de supervivencia (trajes y chalecos). Para esto último, todos los participantes en el ejercicio deberán tirarse al agua, para ver de qué manera flotan con los trajes de supervivencia, qué dificultad puede entrañar para algunos menos en forma una vez en el agua volver a subir a una zodiac y para mentalizarse de que están en un medio hostil y que en esas aguas, a pesar de los trajes de supervivencia, el tiempo que se aguanta en el agua es muy limitado.

Todas las charlas y ejemplos de desastres no tienen el efecto de mentalización que tiene un sólo minuto en el agua. Por supuesto para este ejercicio hay que buscar también un día en calma, un lugar cercano a la base y utilizar dos embarcaciones (a ser posible se realizará dentro



del área delimitada por las corcheras que protegen las rampas del brass y con una embarcación en marcha para ahuyentar animales).

### 2.1.2. RESCATE CON LOS MEDIOS DE LA BAE “JUAN CARLOS I”

El simulacro se realizará en un día de calma.

La zodiac 1 aguardará en un lugar del límite de la zona 1 para que, cuando estén en posición, el jefe de base de la voz de alarma y salga la segunda zodiac. Se cronometrará el tiempo en que:

**1º.- Se pone la embarcación en el agua** (avisar a la tripulación, bajar a la catedral, ponerse los trajes, comprobar todo el equipo según anexos, botar la zodiac). Este espacio de tiempo, que debe ser prácticamente fijo, servirá al patrón para saber cuándo puede lanzar las bengalas de señales en caso de una emergencia sin comunicación ya que, a la hora de la comunicación prevista y fallida, le suma este tiempo de puesta de la embarcación en el agua. De esta manera se asegura que las señales sean vistas con más claridad que desde la base y así no malgastarlas.

**2º.- Se llega a la zona del rescate y se contacta con los rescatados.** Para esta última parte del ejercicio no se comunica al equipo de rescate cuál fue el último punto desde el que la zodiac 1 contactó por radio. Para que la zodiac a rescatar utilice una bengala para practicar con su efectividad. Para esto, el día elegido se comunica por radio (#16) que se van a realizar ejercicios de rescate en esta zona con bengalas.

Al terminar, se vuelve a comunicar por el canal 16 indicando el fin del ejercicio. Se puede practicar también con el tiempo y manera en que se remolca una embarcación.

Al terminar el ejercicio se comentan las incidencias y se tienen en cuenta para modificar aquello que no haya funcionado como se previó. Finalmente esto queda reflejado en un informe.

Estos dos ejercicios ocuparán 4 mañanas en toda la campaña (2 por cada fase). La finalidad es ayudar a tomar conciencia de lo hostil y aislado de medio en que nos movemos y también a qué hacer en caso de que le pase algo al patrón.

### **3. PROTOCOLO DE ACTUACIÓN EN CASO DE LAS EMERGENCIAS MÁS PROBABLES**

#### ***3.1. RESCATE DE UNA EMBARCACIÓN QUE QUEDA EN LA ZONA 1 A LA DERIVA O VARADA PERO CON COMUNICACIÓN***

Al llevar dos motores (el principal y el de emergencia en el soporte especial) se minimiza en gran manera el riesgo de producirse esta situación.

Este caso es el de más fácil resolución ya que el factor de poder comunicar inmediatamente con la base es crucial al reducir al mínimo el tiempo en el que se pone en marcha la embarcación de rescate.

Al comunicar a la base el problema y situación, el jefe de base da la orden de alistar la embarcación de rescate procediendo esta a la zona donde se encuentra.

Se actúa de la siguiente manera:

1º.- Se da la alarma por parte de la embarcación con la siguiente información:

- Lugar o situación del suceso (latitud, longitud).
- Corriente o viento dominante y deriva prevista en caso de ser en la mar.
- Situación del personal a bordo.
- Tiempo que se estima límite para evitar un empeoramiento de la situación.

2º.- Se alista la embarcación de rescate, comprobando anexos 1, 2, 3 y 5, procediendo esta al lugar indicado.

3º.- Se reporta al jefe de base cualquier incidencia durante el rescate que pueda hacer que este pase de una categoría a otra.

**Todos estos pasos se repiten en cada una situación de las situaciones siguientes.**



### **3.2. RESCATE DE UNA EMBARCACIÓN QUE QUEDA EN LA ZONA 2 A LA DERIVA O VARADA PERO CON COMUNICACIÓN**

Al definir la zona 2 como obligatoria para dos embarcaciones ambas con motor de emergencia y siendo estas las mayores y mejor pertrechadas (motores de 50 o 100 CV y de 55 CV), las emergencias que se puedan dar es de suponer que puedan ser resueltas entre ambas. En caso contrario se darían los mismos pasos que en la situación anterior, pero teniendo en cuenta que la embarcación que queda en la base es la más pequeña y con motor más antiguo y precisamente la zona a la que hay que acudir es la más alejada. Por este motivo, en este caso, se debería contar con ayuda exterior ya sea de la Base Búlgara o de buques en la zona.

### **3.3. RESCATE DE UNA EMBARCACIÓN QUE QUEDA EN LA ZONA 1 A LA DERIVA O VARADA PERO SIN COMUNICACIÓN**

En este caso es de gran importancia el correcto funcionamiento del sistema de comunicación de movimientos ya que al detectar en la base que a la hora prevista la embarcación no ha reportado, se intenta comunicar con ellos. En caso de no lograrse esta comunicación se debería poner en marcha el procedimiento de rescate.

Se procede entonces a ir al último lugar desde el que se reportó o hacia el lugar al que reportaron que navegaban en la última comunicación.

En este caso se procede como en el primero con la precaución a juicio del jefe de base de prever la colaboración de otras ayudas externas debido a la falta de información sobre la causa de la falta de comunicación. Puede ser desde la incidencia más pequeña hasta el vuelco de la embarcación. En todo caso hay que actuar como en la peor de las situaciones.

### **3.4. RESCATE DE UNA EMBARCACIÓN QUE QUEDA EN LA ZONA 2 A LA DERIVA O VARADA PERO SIN COMUNICACIÓN**

Volvemos a la situación de que las dos mejores embarcaciones se encuentran en la zona más alejada de la base y la embarcación restante no ofrece las prestaciones necesarias para el rescate.

De igual manera que en el caso anterior al notar en la base que a la hora prevista la embarcación no ha reportado se intentará comunicar con ellos. En caso de no lograrse esta comunicación se debe poner en marcha el procedimiento de rescate y, al igual que en el punto 3.2, se debería contar con ayuda exterior ya sea de la Base Búlgara o de buques en la zona.

### **3.5. RESCATE DE UNA EMBARCACIÓN QUE VUELCA**

En este caso se dan las peores circunstancias.

Casi con toda seguridad falta de comunicación, de maniobra y peligro de vidas por hipotermia. Esto puede suceder hasta con una mar en calma (una ballena puede hacer volcar la embarcación) por lo que, en caso de falta de comunicación, **se debe SIEMPRE (como ya se ha insistido) ponerse en el PEOR DE LOS CASOS.**

Los medios disponibles a bordo, los personales y el entrenamiento evitarán en cierta medida los primeros problemas y evitarán también una situación de pánico (se sabe resolver los problemas inmediatos, subir a la zodiac volcada, la seguridad de que el traje seco nos mantiene calientes durante más tiempo que un mustang, etc.).

A partir de aquí es de vital importancia la celeridad con que se ponen los medios de rescate en marcha y, para los miembros de la embarcación siniestrada, la tranquilidad que da saber que no se da por supuesto nada y que se actuará en el supuesto peor, por lo que los medios que se emplearán serán los adecuados.

Los botiquines descritos en el anexo 5 contemplan el material médico necesario para esta emergencia.

### **3.6. RESCATE CON HERIDOS QUE IMPLICAN AYUDA EXTERNA**

Una vez establecida comunicación con la base (ya sea porque la embarcación la tenía o al llegar la de rescate) y a la vista de la situación del personal se establece la siguiente descripción de niveles de gravedad

#### **3.6.1. Descripción de niveles de gravedad**

##### **A) GRAVEDAD DEL HERIDO:**

- i- LEVE: Heridas de resolución rápida, con posibilidad de colaboración del accidentado y movilización rápida, autónoma y no peligrosa del mismo.
- ii- MEDIO: Heridas graves que no ponen en peligro *-a priori-* la vida del accidentado, pero sí que la indisponen a la colaboración. Movilización complicada.
- iii- GRAVE: La vida del accidentado está en compromiso
- iv- MUY GRAVE: Caso excepcional determinado por el médico de la BAE.

##### **B) NIVELES DE ACTIVACIÓN:**



- i- NIVEL I: Rescate marítimo de herido MEDIO o GRAVE.
- ii- NIVEL II: Rescate marítimo de herido LEVE o MEDIO.
- iii- NIVEL III: Desembarco en alguna zona protegida de herido MEDIO o GRAVE para su mínima manipulación previa al traslado a una unidad más preparada en la zona (buques en zona con helicóptero si se diera el caso). Rescate por mar si no se da el caso de contar con ayuda externa.
- iv- NIVEL IV: Rescate por helicóptero desde la mar de herido MEDIO O GRAVE.



## ANEXOS



## ANEXO 1

### **PROCEDIMIENTO DE PUESTA EN MARCHA DE LAS EMBARCACIONES**

- Comprobar que las petacas de gasolina están llenas (deben rellenarse al volver de la salida anterior).
- Comprobar correcto inflado de la zodiac y que las válvulas de inflado se encuentran en posición de navegación.
- Comprobar listado de equipamiento de la zodiac ( Anexo 2)
- Comprobar listado equipamiento personal.
- Poner los espiches
- Abrir válvulas de las petacas de combustible
- Comprobar correcto funcionamiento de equipamiento electrónico (VHF, GPS)



## ANEXO 2

### EQUIPAMIENTO DE LAS ZODIACS

- Bozas y cabo de remolque
- Motor de emergencia en soporte especial en espejo de popa (zodiac principal)
- Espadillas
- Achicador
- Ancla flotante y rezón
- Reflector de radar
- GPS (en la zodiac principal el fijo y uno portátil y otro portátil para la de rescate)
- Botiquín (ver anexo 5)
- Bengalas y botes de humo
- VHF y walkie (para la de rescate 2 walkies)
- Bocina
- Caja de herramientas
- Bichero
- Ayudas térmicas (mantas termo-aislante)
- Guantes de neopreno de respeto y alguna toalla
- Agua dulce y comida (obligatorio en salidas a la Zona 2)
- Agua dulce y comida (SIEMPRE EN CASO DE EMERGENCIA-RESCATE)



## ANEXO 3

### EQUIPAMIENTO PERSONAL

- Traje de supervivencia VIKING (o ICE COMMANDER / MUSTANG para los que no les lleguen los anteriores), si es necesario con chaleco
- Gorro o pasamontañas y guantes secos de respeto
- VHF personal

## **ANEXO 4**

### **CONTENIDO BARRILETES AZULES DE EMERGENCIA**

En las zonas descritas en el punto 1.1. (Punta Ereby y Sally Rocks), se sitúan dos toneletes azules para caso de emergencia con el siguiente material:

- Una tienda de campaña completa
- Un saco de dormir
- Una manta térmica
- Una esterilla
- Una toalla
- Un paquete de pilas
- Una linterna frontal
- 3 bengalas
- Un pack con comida (barritas energéticas, chocolate, galletas)
- 3 botellas de agua de 1,5 l

## ANEXO 5

### BOTIQUINES DE A BORDO Y DE EMERGENCIA

#### 1.-TIPOS DE BOTIQUINES:

- a- Botiquín de emergencia inmediata en cada ZODIAC
- b- Botiquín de emergencia medicalizado en el módulo de náutica (catedral)
- c- Botiquín específico del Médico BAE

#### 2.-EQUIPAMIENTO DE BOTIQUINES:

Descripción de los botiquines

“LA CATEDRAL” es el centro de todos los movimientos que se realizan en el mar.

En ella se ubican una bolsa medicalizada (1) y dos botiquines(2).



BOLSA DE EMERGENCIAS MEDICAS PARA SALVAMENTO MARINO “MODIFICADO DEL BOTIQUIN “C” DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA.



**CONTENIDO:**

MEDICAMENTO	MARCA	CANTIDAD	CADUCIDAD
NITROGLICERINA	SOLINITRINA	2 AMP	02/09
COLORURO MORFICO	*MORFINA	2 AMP	04/08
FUROSEMIDA	SEGURIL	2 AMP.	01/10
METOCLOPRAMIDA	PRIMPERAN	1 AMP	09/04
DOLANTINA	DOLANTINA 2 ML	1 AMP	11/08
PARACETAMOL	GELOCATIL	1 CAJA 40 COMP	11/09
ACIDO ACETILSALICILICO	A.A.S.	10 COMP	06/04
ADRENALINA	ADRENALINA	4 AMP.	02/11
METAMIZOL	NOLOTIL AMP.	2 AMP.	03/07
DIAZEPAM	VALIUM 10	1AMP	03/07
DIMENHIDRATO CAFEINA	BIODRAMINA	1 CAJA 10	05/11
METILPREDNISOLONA	URBASON 40MG	2 AMP.	08



SIMETICONA	AERO-RED	1 CAJA 50 COMP	07/11
POVIDONA IODADA	TOPIONIC	1 SOL 25 ML	
PENICILINA + CLAVUL.	AMOXI-CLAVUL.	1 CAJA -1G	09/07
IBUPROFENO	ESPIDIFEN SOBRES	4 SOBRES 600MG	06/08
CODEINA-CAFEINA- PARACET	FIORINALCODEINA	2 CAPS.	01/08
TRANGOREX ANTIARRITM.	AMIODARONA	2 AMP	03/07
MEPIVACAINA	SCANDINIBSA 10%	4 AMP	07/11
SUERO FISIOLÓGICO	SUERO FISIOLÓGICO	4 AMP 10 ML	02/09
ATROPINA		PENDIENTE	
DOPAMINA(CATECOLAMI NA)	CL. DE DOPAMINA	1 AMP.	06/08

MATERIAL MÉDICO	CANTIDAD	CADUCIDAD
*VENDA ELÁSTICA	1	
EQUIPO SUERO	1	
GUANTES LATEX	4 PARES	
OVATA ALGODÓN PREYESO	1	
GASA ESTERIL COTONIFICIO	4 BOLSAS	
TENSO-PLAST	1	
VENDA CREP	1	
MANTA TÉRMICA RESCATE	3 NORM. 1 SACO	

VENDA MALLA HIDROFILA	5x5 CM	
ESPARADRAPO GALENO	2 5x5 CM	
FERULA DIGITAL	1	
COLLARIN CERVICAL SEMIRIGIDO STIFFNECK	1	
HOJAS DE BISTURI	2	
SUTURA SEDA TRENZADA 3/0	1 CAJA	08/09
VENDA GASA HIDROFILA	1 5x5 CM	
VENDA GASA HIDROFILA	1 5x7 CM	
VENDA GASA HIDROFILA	10x10 CM	
TIRA DE VENDA ELASTICA	1	

**\*SOLO BOTIQUIN MEDICALIZADO DEL MODULO DE NÁUTICA**

**ZODIACS (2)** : 2 botiquines (toneletes estancos) de primeros auxilios, situados en el interior de dos de las zodiacs.



MATERIAL BOTIQUÍN			<u>ZODIAC</u>	
LECHE SOLAR 15			1	
VENDA DE GASA ORILLADA	VENDA DE GASA	5 cm x 5 m	2	



VENDA DE GASA ORILLADA	VENDA DE GASA	10 cm x 5 m	1	
VENDAS CREPÊ	VENDAS CREPÊ	7'5 cm x 4 m	1	
GUANTES DE LÁTEX	GUANTES DE LÁTEX		8	
GUANTES DE LÁTEX	GUANTES DE LÁTEX		1	
GASAS	GASAS	sobres 5u 20x20 cm	4	
BOLSA DE CALOR INSTANTÁNEO	CALOR PACK		2	
MANTA TERMOAISLANTE	MANTA TERMOAISLANTE		2	
TIJERAS	TIJERAS		1	
POVIDONA YODADA	BETADINE / TOPIONIC/ PERVINOX	solución 60 mL	1	ago-08
MANTA TERMOAISLANTE			2	
CAFEINA	DURVITAN	Capsulas de 300 mg	4	abr-11
DICLOFENACO	VOLTAREN	comp. 50 mg	5	abr-11
DIAZEPAM	VALIUM	comp. 5 mg	6	
TRAMADOL	ADOLONTA	capsulas 50 mg	10	feb-11
TRAMADOL	ADOLONTA	inyectable 100 mg	1	mar-09
AAS	ASPIRINA	comp.500 mg	5	feb-09
METAMIZOL MAGNESICO	NOLOTIL	inyectable 2ml	2	mar-09
CODEINA	FIORINAL	capsulas	1	oct-11



PARACETAMOL	PARACETAMOL	comp. 650mg	5	ene-11
FERULA DE ALUMINIO DIGITAL			2	
ESPARADRAPO GALENO	ESPARADRAPO GALENO PIEL	5 cm	1	
HOJAS DE BISTURI			2	
JERINGA 5 ML	JERINGA 5 ML		2	ago-09
COLLARIN CERVICAL BLANDO	COLLARIN CERVICAL		1	
DIMIENHIDRATO	BIODRAMINA	comp. 50 mg	12	may-11