

EL PUERTUCO

Nº 32 Enero 2010



El "Puertuco" tiene como objetivo dar al comunitario, como miembro de la Comunidad de propietarios de Puestos de Atraque y Módulos de Servicio del Puerto Deportivo Marina del Cantábrico, información acerca de la propia Comunidad, sus asuntos, actividades e incluso problemas. Pero también constituye un medio de difusión de temas referentes a la náutica deportiva, incidiendo con mayor intensidad en los más cercanos a los intereses del comunitario, al tiempo que constituye un medio de contacto y relación entre todos los que formamos parte del Puerto.

Este número se articula sobre el modelo de las últimas ediciones, contando como es habitual con las secciones dedicadas a diferentes asuntos de la Comunidad y a las actividades sociales realizadas durante el año 2009. En el apartado de artículos de interés, se publican: Mundial J-80, Reglas especiales de navegación por aguas del Puerto de Santander, El Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima y Campaña medusas 2009.

Desde aquí queremos hacer un llamamiento a todos los comunitarios que deseen publicar un artículo en esta revista, a ponerse manos a la obra pues son muchas las historias, vivencias y conocimientos que se pueden plasmar en esta páginas.

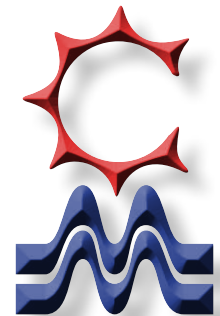
Los actuales sistemas de comunicaciones electrónicos permiten una mejor y más rápida distribución de la información, así como más económica. Por ello, desde la Junta Directiva se viene reclamando, en la medida de cada uno, adherirse a un nuevo servicio de correo electrónico, que entrará en funcionamiento para el 2010. Esta línea de comunicación permitirá trasladar a los interesados información puntual sobre asuntos y temas de interés, sin tener que contar con circulares, ediciones del Puertuco o los comentarios por los pantalanos que a veces divergen ligeramente del original, sobre cuando ya han pasado por muchas bocas. Únicamente hay que facilitar una dirección de correo electrónico en la oficina de la Comunidad.

En memoria de Juan

D. Juan Manuel Muro Basarte, Vocal 2º de la Junta Directiva, fallecido hace unos meses, disfrutó de una gran afición por la vela, tanto de crucero, como en las regatas, como pueden atestiguar sus buenos amigos y cuantas personas tuvieron, en algún momento, contacto con el.

Miembro activo de la Comunidad en lo referente a las regatas, siempre activo y deseoso de organizar distintos eventos, que por diversas circunstancias cuajaron o simplemente fueron llevados a cabo dentro de un grupo reducido. Por ello, nos queda el deseo de recordarle con propuestas dirigidas a los aficionados a la vela, a organizar eventos más o menos encorsetados en unas normas, pero siempre para el disfrute de los participantes.

Sirvan estas breves líneas para recordarle, junto con todos aquellos comunitarios que también, en diversas circunstancias, ya no pueden navegar o pescar. Los vientos más nobles son el recuerdo de todos ellos.



EDITA

Comunidad de Propietarios
de puestos de atraque y
módulos de servicio del
Puerto Deportivo
"Marina del Cantábrico"

Dep. Legal: SA-431-2001
Imprime: J. Martínez

Apartado N° 2158
39080-SANTANDER
CIF - G-39079934
Tel.942.36.92.81
Tel.646.48.32.70
Fax.942.36.92.81
e-mail: copromarcan@jet.es

TELÉFONOS DE ATENCIÓN AL COMUNITARIO:

Oficina:
942 369 281 (09:00-20:00 Lunes-
Viernes y 10:00-13:00 Sábados)

Marinero de guardia:
646 483 273

Canal de Comunicación:
U.H.F.N. 9

SUSTITUCIÓN EN LA JUNTA DIRECTIVA

Ante el fallecimiento del Vocal 2º de la Junta Directiva, D. Juan Manuel Muro Basarte, y como se refleja en los Estatutos de la Comunidad se procedió a convocar el correspondiente proceso para la elección de nuevo vocal. Así, la Junta Directiva procedió a convocar una Asamblea General Extraordinaria para el día 5 de Septiembre. Finalizado el período de presentación de candidaturas, solamente se registro de entrada la candidatura de D. Francisco Javier Beceiro Peña. Según los estatutos y cumpliendo, dicha candidatura, con todos los requisitos estatutarios resultó nombrado para el cargo y desconvocada la Asamblea General Extraordinaria.

La Junta Directiva en la reunión correspondiente recordó con cariño al Vocal fallecido y al trabajo realizado por la Comunidad y en especial entre los aficionados a la vela.

MANTENIMIENTO

Las labores de mantenimiento y mejora de las instalaciones y servicios de los pantalanes, han continuado con nuevas intervenciones en los fingers consistentes, en cada caso, en la reparación de bastidores y flotadores o remplazo de estos últimos, junto con sustitución de toda la madera.

A 16 de noviembre de este año, 260 comunitarios ya disponen de un finger totalmente revisado y con la madera nueva, lo que conlleva, sumado a las actuaciones ya llevadas a cabo en los pantalanes principales, un mejor acceso y seguridad para los comunitarios y las embarcaciones.

Este trabajo continuará paulatinamente, con una media de 20 unidades al mes, seleccionando los fingers a sustituir por su estado de conservación. Por ello, se ruega la comprensión y paciencia de los Comunitarios que aún no han visto realizado este cambio en su atraque.

Para llevar a cabo con toda seguridad y adecuadamente estos trabajos, se ha confeccionado un carro con el fin de cargar el finger en la rampa y transportarlo con menos gastos, hasta el taller de mantenimiento. Dicho carro es a su vez multiusos, sirviendo de apoyo para otros trabajos de conservación y servicios, según la prevención de riesgos laborales.





CONEXIÓN ELÉCTRICA EN PANTALANES

La nueva y progresiva presencia de embarcaciones en el puerto, con equipamientos que requieren un mayor gasto de energía eléctrica, con el deseo de conectarlo al puerto está mostrando la incapacidad de soporte de las instalaciones eléctricas actuales de los pantalanes, para cubrir tales demandas, en algunos. Ante todo se debe tener en cuenta, los requerimientos legales y técnicos de este tipo de instalaciones y la imposibilidad prácticamente material de disponer una intensidad elevada en todas las tomas.

Aún con todo ello, se está estudiando la posibilidad de ofrecer un suministro eléctrico con mayor potencia para los nuevos requerimientos y las soluciones para cubrir la posible demanda, al tiempo del análisis de los costos y del propio consumo.

FORMACIÓN DEL PERSONAL

Siguiendo con el planteamiento de la Junta Directiva de conseguir una mayor y mejor formación de todo el personal de la plantilla, en la medida posible de las necesidades del trabajo diario y en relación con las funciones desempeñadas en cada puesto. Todos los empleados de la Comunidad han realizado, durante este año, diversos cursos a través de la propia mutua y de otras empresas colaboradoras.

Así han asistido y obtenido los diplomas correspondientes a "Primeros Auxilios y Socorrismo", "Manual de Seguridad y Manejo de Plataformas elevadoras", "Prevención de Riesgos Asociados al Puesto de Trabajo", "Prevención de Riesgos Generales de Seguridad" y "Prevención de Riesgos de Incendios y Planes de Emergencia".

Continuando con el objetivo de tener una plantilla con mayor profesionalidad y funcionalidad en su puesto de trabajo, se espera programar dentro del plan de formación en el próximo año, otros cursos sobre manejo de travelift y grúas, junto a la intervención en incendios, con prácticas en fuego real.

Medioambiente Jardín y Urbanismo

Cisneros 45-47 Bajo
39007 SANTANDER CANTABRIA
Telf./Fax: +34 942 372 888
Móvil: 609 49 16 74
edesa@medioambienteyjardin.com
www.medioambienteyjardin.com

¿POR QUÉ CÉSPED ARTIFICIAL?



JARDÍN ANTES DE COLOCAR CÉSPED

- Ahorro de agua.
- Ahorro de fertilizantes.
- Ahorro de pesticidas.
- Eliminación de siegas.
- Siempre verde.
- Excelente drenaje.
- No se altera con las inclemencias del tiempo.
- Más tiempo libre para disfrutar.



JARDÍN DESPUÉS DE COLOCADO CÉSPED ARTIFICIAL

SEDE SOCIAL, CAFETERÍA-BAR

La Asamblea General correspondiente al 2009, celebrada en marzo, y después de llevar arrastrando de Asambleas anteriores, el asunto de habilitar un local tipo cafetería-bar en la sede social de la Comunidad y por ende del Club, se llegó al acuerdo de acometer, sobre el presupuesto presentado y aprobado, la obra de acondicionamiento del club social-cafetería.

En la Asamblea del 2008 se aprobó un pliego para la explotación de dicha instalación, donde se planteaba que toda la obra de acondicionamiento correría a cargo del posible arrendador. Después de un año desde que se aprobaron dichos pliegos, no ha habido ninguna persona que aceptara dichas condiciones. Por estos motivos, se presentó a la Asamblea la propuesta actual para abordar desde la propia Junta Directiva la mejora de acondicionamiento de los locales de la Comunidad para el citado fin social.

Para acometer el proyecto se solicitó al Ayuntamiento de Camargo los permisos pertinentes en el mes de Junio. A principios de julio, prácticamente acometida la obra, se recibe notificación del mismo Ayuntamiento paralizando las obras, por considerarse que las actuaciones realizadas superaban el permiso solicitado. Por ello presentó una nueva solicitud, acorde con los detalles finales de la obra. Posteriormente el Ayuntamiento notifica que se debe de presentar además un proyecto de acondicionamiento del local, donde se justifique su adecuación urbanística al PGOU.

En estos momentos y atendiendo a todos los requerimientos habidos, nos encontramos a la espera de la resolución del Ayuntamiento para poder preparar la documentación necesaria para convocar un concurso con el objetivo de dar a los socios un mejor servicio, que el anterior, al tiempo que se cuente con un lugar de reunión. Dadas las fechas, seguramente se dispondrá de más información para la próxima Asamblea.



RELACIÓN CON LA CONCESIONARIA

Como desde la Concesionaria Marina de Santander S.A. se están promoviendo diversos juicios monitorios ante el Juzgado, que afectan a comunitarios, donde se les reclama el pago el IBI y tasas portuarias, se remitió el 11 de septiembre a todos los asociados una circular, donde se expresaba el apoyo que podía ofrecer el servicio Jurídico de la Comunidad a dichas actuaciones, siendo puntual y de modo gratuito en lo referente a los honorarios de Abogado.

Para evitar posibles controversias, si se desea actuar frente a la reclamación, se ha establecido un documento tipo, para expresar la oposición al proceso, en base a los distintos motivos que se dan en cada caso. Dicho documento se encuentra a disposición de todos los comunitarios en las oficinas, facilitándose por correo electrónico, al tiempo que se ofrece toda la información disponible y relacionada con el tema.

Al hilo del pago de impuestos y tasas, desde hace un tiempo se ha venido trabajando, con la información aportada por la Concesionaria, Marina de Santander S.A., para comprobar el pago real del IBI al Ayuntamiento de Camargo por parte de la Concesionaria. Esta es la actuación llevada por nuestra parte y no, como aparece en ciertos recibos la frase: "...lo que se le comunica tras la reunión del 29/09/2008 con el Presidente, Vicepresidente y Asesoría Jurídica de la Asociación denominada Comunidad de Propietarios", pues no existe ningún acta ni acuerdo sobre tal tema.

MUNDIAL J'80

La celebración del Campeonato del mundo de vela J80 en Santander, organizado por el Real club Marítimo de Santander RCMS, la Federación Cántabra de Vela FCV y la Real Federación Española en aguas de Santander ha ofrecido una actividad extraordinaria y un ambiente náutico al puerto, en especial al área de carena y tierra, que ya nos gustaría tenerla todos los años, al menos durante un mes.



PRÓXIMA ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA Y EXTRAORDINARIA DEL 2010

El articulado estatutario de la Asociación de Propietarios de atraques y módulos del Puerto Deportivo Marina del Cantábrico marca claramente el proceso de representación de los comunitarios en la Junta Directiva y el control de la Asamblea General, único y final órgano decisorio de la Comunidad.

Según dichos estatutos, la Junta Directiva debe convocar en el primer trimestre del año la Asamblea General Ordinaria y Extraordinaria, en el caso de renovación de cargos de la Junta Directiva. La renovación de cargos de la Junta Directiva se realiza cada cuatro años, con elecciones a la mitad de los cargos, de este modo cada dos años se incorporan nuevas personas a la Junta Directiva, cumpliéndose este año el periodo de elección para los cargos de Vicepresidente, Tesorero y vocales Segundo y Cuarto. Por ello aprovechamos esta ocasión para animar a los comunitarios que deseen participar en la gestión de la Asociación a presentar sus candidaturas, en cuanto se establezca la correspondiente convocatoria de elecciones.

Completado el proceso judicial sobre impugnación del punto quinto de la Asamblea del 24 de marzo de 2007, acerca de la modificación del coeficiente de participación, según el tipo de atraque, para el cálculo de la cuota trimestral, toda vez que desestimada la demanda y resuelto el asunto, se puede proceder a estudiar, sobre la base de la información recopilada especialmente estos dos años, los criterios para dirimir la imputación en las cuotas, servicios y posibles derramas, por tipo de atraque. Datos a presentar a la próxima Asamblea, junto a los resultados emanados del estudio y su posible consideración en las cuotas y tarifas para el periodo marzo-2010 a marzo-2011.

NOTICIAS

- La primera captura y una de las pocas de estas dimensiones realizadas este verano, la hizo un asiduo de este puerto y gran aficionado a la pesca de túnidos Jesús Núñez. Esta hazaña fue el 25 de julio logró un túnido de unos 60 Kg. aproximadamente.
- "La Suerte del Principiante" esa es lo que tuvo un apasionado a la pesca de bahía y habitual de este puerto deportivo, nuestro amigo Germán, quien recién estrenado en la categoría de pesca de fondo, consiguió capturar una merluza de 12 Kg., no siendo muy habitual este tipo de capturas. Así de orgullo posa en la foto con su valioso trofeo.



Jesús Núñez



Germán



Promoción
10%
descuento

Gesmar, lo que necesita:

una póliza con las garantías más actuales, al mejor precio.

Proyecto tipo:

Eslora 6 m.
Motor 90 CV
Valor 36.000 €

Importe prima:

Terceros	79,61 €
+ Reclamación	92,88 €
+ Remoción + Remolcaj	134,81 €
+ Pérdida Total	245,49 €
Otras Opciones	Consultar

"Todas las posibilidades: obligatorio, reclamación de daños, remoción de restos, remolcaje, averías particulares... etc."



Para todos los miembros de la "Comunidad de Propietarios", que contraten su seguro hasta septiembre de 2010.

Para más información:

659 593 717
619 770 940



El Campeonato del Mundo de J80, celebrado en Santander del 4 al 11 de julio, contó con la participación récord de 132 barcos, representando a 10 naciones. El grueso de la flota correspondía a 84 barcos españoles, mientras que los 48 barcos restantes provenían de Estados Unidos, Estonia., Alemania, Holanda, Bélgica, Gran Bretaña, Suecia, Italia y Francia.

Debido al gran número de participantes, el formato de competición repartió a la flota en dos grupos durante los tres primeros días, y el viernes y sábado se establecieron el Grupo Oro y el Grupo Plata. Correspondiendo respectivamente a la primera y la segunda mitad de la clasificación provisional tras los resultados acumulados hasta el viernes.

La regata se inició el martes 7 de julio a las 12 horas. El viento sopló muy racheado de componente oeste, inicialmente con una intensidad de 10-12 nudos, que se fue reforzando hasta soplar con 16-18 nudos de velocidad. Tras los tres primeros resultados, la flota canaria lideraba el mundial. Rayco Tabares con el "Hotel Princesa Yaiza" era líder de la clasificación por delante del "JXT Sari" (CCN Arrecife), patroneado por Aureliano Negrín, y el "JJ Palmensis-Islas Canarias" (RCN Tenerife) de Gustavo Martínez.

En la segunda jornada, el viento, más flojo que en la jornada anterior, puso a prueba la habilidad

táctica de los 130 barcos que disputaron las otras dos pruebas, que permitían descartar ya el peor resultado. Destacó el buen hacer del mallorquín Marc Patino, que lograba los mejores parciales del día con su "Tec", un primero y un tercero, aunque la clasificación general seguía en manos de dos equipos canarios. El "JJ Palmensis-Islas Canarias" consolidaba su segundo puesto, tras firmar unos buenos parciales (2-8), y le recortaba dos puntos al líder, Rayco Tabares (4-8).

El escaso el viento del Norte obligando a retrasar la salida en la tercera jornada, pero finalmente pudieron completarse otras dos pruebas con cuya clasificación se estableció el corte de la flota para formar los dos grupos de la recta final. En el grupo Amarillo, el líder "Hotel Princesa Yaiza" sufrió (9-6) para defender su privilegiada posición, viendo cómo se le acercaba el "JJ Palmensis" y el resto de contrincantes. El murciano Carlos Martínez era tercero, el gran canario Gustavo Martínez, cuarto, y en quinta posición figuraba el cántabro "ECC Vivien-das" de Pichu Torcida.

Una sobresaliente actuación (2-2) en las dos primeras pruebas del penúltimo día, y un octavo puesto en la tercera permitieron a Gustavo Martínez situarse líder del Mundial. Rayco Tabares (6-5-5) se situaba segundo, a sólo dos puntos del líder. Ambos equipos canarios partirían en la última jornada con un margen de diez y ocho

puntos, respectivamente, sobre el murciano "Peraleja Golf" de Carlos Martínez. El francés Gwenole Gahinet mandaba en el Grupo Plata con su "Salsa APCC", con el "Matrako" de Ricardo Díaz-Munio pisándole los talones a un solo punto, seguidos por el "Popea VII" y el "Apprenti.com", ambos a siete puntos del líder.

En la última jornada, Gustavo Martínez vio esfumarse su liderato cuando su rival Rayco Tabares terminó la primera prueba del día segundo, mientras Martínez era cuarto. Así las cosas, empataban a puntos a falta de la última prueba. Una salida al más puro estilo match race comenzó con buen signo para Martínez. Pero Tabares tuvo una oportunidad y la aprovechó. Su remontada en la primera ceñida fue épica, siendo capaz de terminar la primera ceñida en séptima posición, escalando hasta ponerse líder justo al final de la segunda ceñida, y conservando el privilegiado puesto hasta la llegada.



Esta vez no hubo podio para los campeones cántabros 'Pichu' Torcida e Ignacio Camino pero la flota local numerosa y competitiva, 35 barcos 17 de ellos en el Grupo Oro, demostró que es capaz de rendir a gran nivel en un evento internacional.

En cuanto a los barcos extranjeros tuvieron su máximo exponente en el británico "Joystick" de Rob Larke, que finalizó en el puesto 13, justo por delante del francés "Nantes Saint Nazare" de Jean Queveau.

En resumen, un Campeonato del Mundo con un excepcional nivel, tanto por el número de participantes como por su calidad, en el que el Real Club Marítimo de Santander ha demostrado su capacidad organizativa logrando que tanto la competición pura como el entorno de la regata fuera el que demanda un evento de esta entidad.

CLASIFICACIÓN (20 primeros)			
1	HOTEL PRINCESA	YAIZA-ISLAS CAN TABARES ÁLVAREZ Rayco 40	(1-1-1-4-8-9-6-6-5-2-1)
2	JJ PALMENSIS-ISLAS CANARIAS	MARTÍNEZ Gustavo 47	(4-2-3-2-8-6-6-2-8-4-39)
3	PERALEJA GOLF	MARTINEZ Carlos	56 (6-2-2-15-5-6-1-7-25-1-5-6)
4	MABLO V / EDICIONES ENCUENTRO	PADRÓN Javier	56 (5-4-7-9-1-4-17-3-7-11-1-4)
5	ECC VIVIENDAS	TORCIDA SEGHERS José María	73 (7-6-1-1-25-8-1-12-3-7-11-16)
6	YATES Y COSAS	PIRIS Antonio	74 (5-1-4-7-15-1-3-15-12-6-DSQ-5)
7	POLARIS WORLD	VIUDES Adrian	83 (7-10-6-21-1-12-2-8-1-3-26-12)
8	TURISMO DO ALGARVE	ARAUJO Gonzalo	90 (2-9-5-2-OCS-13-13-5-9-9-14)
9	JTX SAIL CTA-NAUTICOS LANZAROT	NEGRIN Aureliano	94 (2-3-3-16-17-5-2-4-32-28-7-7)
10	LUPA	MADRAZO David	122 (3-6-4-4-15-2-11-21-33-27-21-8)
11	BANCAJA	LOPEZ-VAZQUEZ NAVARRO Javier	123 (18-7-6-6-6-9-5-55-21-17-8-20)
12	SPACIO-10	SANTURDE Pablo	151 (12-4-5-10-14-17-52-61-13-10-3-11)
13	JOYSTICK	LARKE Rob	156 (12-20-24-8-16-5-4-19-17-59-29-2)
14	NANTES-ST NAZAIRE UN SOURIRE	JEAN Queveau	164 (1-8-22-6-36-3-9-42-44-4-6-27)
15	FUNDESTIC	GOROSTEGUI Antonio	181 (3-23-9-44-12-10-8-1-41-32-39-3)
16	VOILERIE ALL PURPOSE	PELLISSIER Sylvain	181 (19-11-8-7-22-15-35-26-39-18-10-10)
17	TEC	PATIÑO Marc	182 (17-13-10-1-3-44-3-39-10-41-19-26)
18	LOIA	OBESO Jon	185 (10-5-14-21-33-10-23-25-14-31-17-15)
19	NEXTEL ENGINEERING	CAMINO RODRIGUEZ Ignacio	188 (22-3-2-16-10-3-4-58-BFD-14-33-28)
20	CROCS	AGUADO Javier	188 (24-10-19-10-OCS-4-17-11-11-29-24-29)



REGLAS DE NAVEGACIÓN POR AGUAS DEL PUERTO DE SANTANDER

1. Los buques que naveguen por el Canal de Navegación del Puerto de Santander transportando MMPP no deberán cruzarse con ningún otro buque que sólo pueda navegar con seguridad dentro del canal. Del mismo modo, nunca alcanzarán ni deberán ser alcanzados por ningún otro buque que esté navegando por el Canal.
2. Los buques mercantes o similares y los remolcadores que los asistan, al igual que los barcos pesqueros de mayor porte y demás embarcaciones de servicios portuarios y tráfico interior de bahía, navegarán en su tránsito por las aguas portuarias a una velocidad de seguridad que vendrá determinada por las circunstancias y condiciones del momento y especialmente por la densidad de tráfico, tal y como contempla la Regla 6 del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en la Mar.
3. En los accesos al Puerto y en su Canal de Navegación, las embarcaciones de vela, las que estén pescando y aque as inferiores a 20 m. de eslora no estorbarán el tránsito de ningún otro buque que sólo pueda navegar con seguridad por el Canal de Navegación. En todo caso, atenderán las señales acústicas reglamentarias que se emitan desde el buque, debiendo apartarse con suficiente antelación para facilitar la navegación por el canal y evitar el riesgo de abordaje.
4. Únicamente los buques inferiores a 500 GT y 5 metros de calado máximo podrán utilizar la barra de entrada/salida occidental, formada entre la Isla de Mouro y la Península de la Magdalena, siempre que la mar esté calma.
5. Aquellos buques que sólo pueden navegar con seguridad por el Canal de Navegación, y que observen navegando por el canal embarcaciones de vela, barcos pescando o embarcaciones inferiores a 20 m. de eslora que no se apartan de su derrota, deberán hacer sonar las señales acústicas reglamentadas con la suficiente antelación para que se aparten y, de este modo,





evitar el abordaje. La obligación del buque que navega por el Canal de Navegación de hacer sonar sus señales acústicas no exime a las embarcaciones mencionadas, en caso de no hacerlo, de su obligación de mantenerse apartadas de la derrota del buque.

6. Los buques que pretendan realizar maniobras en aguas portuarias para compensar la aguja magnética, y que para hacerlo tengan que invadir una parte o la totalidad de la anchura del Canal de Navegación, deberán obtener las correspondientes autorizaciones de la Autoridad Portuaria y de la Capitanía Marítima.
7. Aquellas embarcaciones que teniendo 10 m. o más de altura sobre la línea de flotación vayan a pasar frente a la cabecera de pista del aeropuerto, deberán ponerse en contacto previamente con Santander Port Control por el canal 11 de VHF al llegar a sus proximidades, para recibir las instrucciones correspondientes.
8. Durante el tiempo que la Autoridad Portuaria mantenga cerrado el puerto, ninguna embarcación no autorizada podrá navegar, permanecer o cruzar el Canal de Navegación. La Autoridad Portuaria, oída la Capitanía Marítima, otorgará la autorización para navegar por el Canal a los buques que por sus características técnicas, maniobrabilidad y equipamiento a bordo puedan navegar sin riesgo en las citadas condiciones.
9. Todas las embarcaciones, incluidas las de transporte de pasajeros, procurarán cruzar el Canal de Navegación del Puerto perpendicularmente, de forma que la maniobra de cruce se realice en el menor tiempo posible.
10. Queda prohibido el fondeo de cualquier embarcación en el Canal de Navegación del Puerto, debiendo quedar siempre expedito para la libre navegación de los buques mayores, en especial de aquellos que solamente pueden navegar con seguridad por el mismo. Igualmente, queda prohibido amarrar las embarcaciones a las boyas de señalización del Sistema de Balizamiento General del Puerto
11. Las embarcaciones de pesca, al igual que las de recreo, de servicios portuarios y en general todas las embarcaciones que naveguen por la bahía, lo harán a velocidades tales que no produzcan olas que puedan perjudicar al resto de los barcos y embarcaciones de transporte de pasajeros que se encuentren atracadas o fondeadas en zonas autorizadas.

En cuanto a las velocidades máximas de este tipo de embarcaciones en las dársenas y puer-

tos deportivos serán las siguientes:

- Dársena de Puertochico: 2 nudos
 - Dársena y antedársena de Maliaño: 2 nudos
 - Puerto Deportivo Marina del Cantábrico: 3 nudos
 - Puerto Deportivo Marina de Pedreña: 3 nudos
12. Las embarcaciones del tipo patines, botes a remos, embarcaciones de vela, tablas de windsurf, motos acuáticas, etc., utilizadas para la enseñanza y aprendizaje, propiedad de las escuelas náutico deportivas, nunca navegarán ni cruzarán el canal de navegación sino disponen de una embarcación auxiliar en las proximidades para remolcarlos y apartarlos de la derrota de un buque en caso necesario. Las escuelas náutico deportivas concesionarias de este tipo de embarcaciones y artefactos flotantes deberán advertir a sus usuarios de las presentes reglas.
 13. Las tablas de windsurf, embarcaciones sin motor y motos acuáticas no navegarán dentro de las vías de navegación entre boyas cuando existan buques navegando por el canal.
 14. Los buques que naveguen en aguas del Puerto de Santander deben cumplir las normas establecidas en el Procedimiento de Control de Tráfico Marítimo en aguas del Puerto de Santander, aprobado por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria en su sesión celebrada el 30 de junio de 2008.
 15. En todo caso, en el Canal de Navegación del Puerto, accesos, proximidades y en el resto de las aguas portuarias, todos los buques deberán cumplir las reglas del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en la Mar.

Yates & Cosas
www.yatesycosas.com

SERVICIO OFICIAL

VOLVO PENTA

MARINER

YANMAR
marino

AXIUS

Les recuerda la necesidad de cuidar su embarcación

TALLERES SERVICIO

Puerto Deportivo Marina de Santander, Nave 6
39600 Maliaño - CAMARGO (Cantabria)
Tfno.: 942 36 92 75 / 83 - Fax: 942 36 92 79

La vida social de la Comunidad, aparte de los paseos por el puerto, los encuentros por los pantalanes o en el área de carenado, tienen sus momentos más concretos en la celebración del día de El Carmen, la regata, los concursos de pesca veraniegos y la cenas de entrega de trofeos. Pronto se podrá ampliar con la reapertura del club social anexo a las oficinas de la Comunidad y la posibilidad de nuevas actividades, especialmente para el disfrute y aprendizaje de los más pequeños.

Celebración de "El Carmen"

El viernes 17 de julio se festejó, un año más y como ya es habitual en nuestra Comunidad, la festividad de Nuestra Señora del Carmen.



Comenzó a las 20:30 horas, con la celebración de la misa en honor a la patrona de los marineros, en los salones de la Comunidad. Eucaristía oficiada por D. Juan José Caldevilla, Canónigo Secretario del Obispado de Santander, donde se tuvo un recuerdo a los comunitarios fallecidos.

Al acto litúrgico le sucedió la cena tradicional para los comunitarios, familiares y acompañantes. Se celebró en la nave-hangar, donde concurrieron cerca de 500 personas. La marmita de bonito y el resto del menú fueron el momento para dialogar sobre nuestras aficiones y relatar ciertas aventuras, donde el tamaño de las capturas y de las olas parecen aumentar en relación directa al trascurso de la cena.

Así, otro año se celebró la festividad del Carmen, esperando que el próximo año tenga una mayor repercusión en la Comunidad y se incremente la participación de socios y familiares.

Concursos de pesca y regata

Después de una larga trayectoria y exitosa historia de campeonatos de pesca, esta última convocatoria, promovida por la Comunidad, se ha organizado desde su propio Club Náutico Depor-

vo Marina del Cantábrico. Esta diferencia no ha supuesto ningún cambio sustancial. Únicamente se han redactado unas nuevas bases y reglamentos, sobre las cuales se rigen los distintos campeonatos, con la participación de algunos comunitarios participantes de otras convocatorias, para perfilar ciertos puntos, propiciar una mayor participación dentro de la Comunidad y favorecer la asistencia aficionados de otros clubes.

XIX CAMPEONATO DE PESCA DE BAHIA 2009

Tras los cambios desarrollados, tanto en la organización del Campeonato, corriendo a cargo del Club Náutico Deportivo Marina del Cantábrico y del correspondiente Reglamento, siendo en este caso lo más destacado la constitución de categorías y la participación en una o sendas mangas, de modo que los comunitarios presentes en el puerto solo en agosto pudieran asistir al mismo.

Se establecieron cuatro categorías, de las cuales una se desarrollaba con dos mangas o salidas, denominada "Doble", frente a la de "Única Manga". Donde simultáneamente se podía participar en solitario, por equipos e incluso, para los menores, en la de "Infantil" y la de, estas dos últimas fueron las que se celebraron.

Ante la nueva oferta presentada, la única manga del campeonato se realizó el sábado 22 de agosto, comenzando a las 00:00 horas con un coeficiente de ciento cuatro y con la hora límite de la llegada a las 19:00 horas. Produciéndose el pesaje desde las 18:30 horas, mediante el mismo sistema de validación de la captura y puntuación existentes, punto por gramo.

Las seis embarcaciones inscritas en la categoría de "Única Manga" tomaron la salida sin contratiempos. Sin un éxito de capturas se estableció la siguiente clasificación general:

Premio	Embarcación	Patrón	Puntuación
1º	ENE A	Pedro Morales	9.200
2º	VULCANO	Marcos Ruiz	8.800
3º	SALAM	Florencio Aja	7.700
1º accesit	BABIN	Claudio García	7.500
2º accesit	EROMAR	Manuel Miguel Zubieta	5.600
3º accesit	PARRULO	Manuel Martín Abella	1.400



En cuanto al **trofeo del Pez Mayor** le correspondió a la embarcación "**Vulcano**" cuyo armador es Marcos Ruiz, por la captura de una dorada de 2,920 Kg. Además de obtener dicho trofeo, también se llevó, como corresponde, el premio especial a la "**Dorada de Mayor Peso**", quedando desierto el premio especial a la "**Lubina de Mayor Peso**" por no haberse realizado ninguna captura de esta especie.

Se debe hacer una mención muy especial a la Categoría Infantil. Aunque con la participación exclusiva de la embarcación "**Jarol**" a bordo de la cual y según las bases, pescó Jesús Martínez Ortiz, de siete años, quien logró capturar un hermoso salmonete. Desde estas líneas queremos felicitarte y animar a todos los padres y sus hijos o familiares, a que en las sucesivas ediciones participéis y fomentéis de esta manera tan sana, la afición a los deportes náuticos.

Felicidades a todos los participantes y premiados, con la esperanza que el año que viene se ha mas propicio en capturas y participación. Asunto este último que depende de todos.



Túridos 2009

El reglamento para la realización de este evento o campeonato también ha tenido ciertas novedades. En este caso se establecieron dos categorías sobre la eslora de la embarcación y la posibilidad de participar en equipos, con sus correspondientes trofeos independientes.

Según el reglamento para este año, se preveían dos mangas o salidas, aunque poco a poco se fueron retrasando, con la consulta y acuerdo de los patrones de las embarcaciones inscritas, por la ausencia de capturas. Finalmente, ante los retrasos continuados y lo avanzado de las fechas, hubo que suspender la prueba. Caso único en la historia de este campeonato, esperando que en próximas ediciones no ocurra lo mismo.

Regata de El Carmen

La participación de veleros de armadores de la comunidad en la regata de este año fue nula. La ausencia de inscripciones a dicho evento ha podido ser debido al cambio de fechas, la concurrencia en días próximos de otro campeonato o a la propia falta de interés o iniciativa de los aficionados a la vela. Aún con todo, denota la necesidad de trabajar desde el Club para incentivar a los comunitarios a participar en próximas convocatorias de regatas u otras actividades de crucero.

Cena de entrega de trofeos

La obligada suspensión del Campeonato de Pesca Mayor de Túnidos, después de varios aplazamientos y la ausencia de participantes en la regata, podía propiciar una baja asistencia a este acto, aunque no fue así. Así, la entrega de premios, se llevó a cabo en el Museo Marítimo del Cantábrico el 4 de septiembre, con un nutrido grupo de patrones, familiares y amigos.

El acto concluyó con la correspondiente entrega de trofeos y regalos. Como es habitual, este momento tiene la máxima atención de los asistentes, por cuanto se homenajea al premiado y se congratula a todos los participantes. De este modo, se fueron distribuyendo los distintos regalos y trofeos según la clasificación de las distintas categorías. Aunque se sobrepasó lo entrañable, cuando se llegó finalmente

a la entrega del trofeo a Jesús Martínez Ortiz primer clasificado en la categoría infantil.

Cabe destacar de este trofeo en interés de la Junta Directiva y por lo percibido entre los participantes y asistentes, de favorecer en mayor medida e incrementar la participación de los más pequeños en las actividades del club. Desde aquí nuestra más sincera enhorabuena al primer premiado de esta categoría, ya inscrito en los anales del Club, así como del resto de premiados y participantes.

Solo queda esperar que el próximo año se pueda entregar también trofeos de otros campeonatos, donde la participación sea más cuantiosa.





SEGUMAR, S.C.  **YAMAHA**

SERVICIO OFICIAL

YANMAR
marine

Bombard

AVON

NUEVAS INSTALACIONES FRENTE ITV

Segumar, S.C. C/ Castilla 95 bajo • Telf. y Fax: 942 32 33 87

Polígono de Raos, parcela 1
39600 Maliaño - Camargo Telf. y Fax: 942 36 95 00

E-mail: segumar@mundivia.es
www.segumar.net



Talleres
arriola

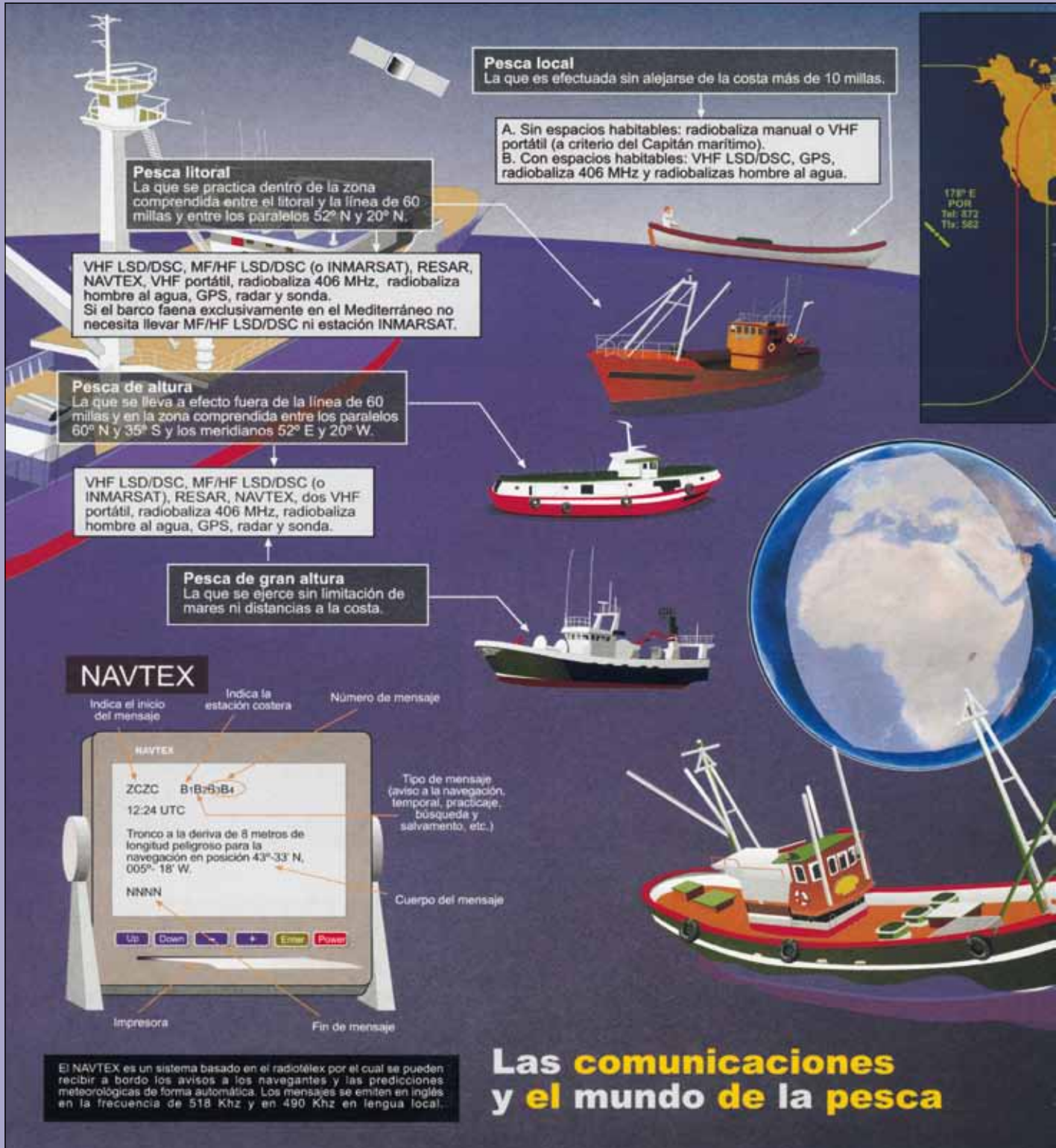
Construcciones en acero inoxidable para
embarcaciones:

- Fabricación de ejes de cola, timones, depósitos de combustible, etc.
- Trabajos de torno y soldadura

Polígono de Raos 14. IA. 39600 Camargo, Cantabria. Tlf: 942 369 448 Fax: 942 369 312

SISTEMA MUNDIAL DE SOCORRO Y SEGURIDAD MARÍTIMOS UNA GARANTÍA PARA EL MUNDO DE LA PESCA

Publicado en la revista MARINA CIVIL, n° 93
Carlos FERNÁNDEZ SALINAS (Salvamento Marítimo)
Dibujos: Gonzalo Pérez



Desde que el hombre se hizo a la mar, una de sus principales preocupaciones ha sido el poder comunicarse, bien con otros barcos, bien con las personas ubicadas en tierra. Motivos no le faltan, pero uno de ellos destaca sobre los demás; la posibilidad de emitir un mensaje de socorro que garantice que la tripulación de su nave pueda ser rescatada.

El mar es un medio impredecible, puede incluso que caprichoso. Se cambia tantas veces de vestido que de un día a otro la misma porción de agua se muestra irreconocible. Es precisamente esta inestabilidad la que en ocasiones le convierte en el peor enemigo del marino. Cualquier pescador puede dar fe de ello.

Garantizar su seguridad ha sido una obsesión para las autoridades marítimas. De tal manera, en los últimos años se han introducido cambios en la normativa a fin de mejorar la estabilidad y la estanqueidad de los buques pesqueros. A su vez éstos ahora cuentan con mejores medios de autoprotección, como chalecos, balsas y equipos contra incendios, y se forma a sus tripulaciones en su manejo.

Otro hecho significativo es el número de centros de salvamento ubicados en la costa desde los que se coordinan la actuación de aviones, helicópteros, remolcadores y lanchas de intervención rápida. Pero de poco serviría tanto esfuerzo si al final el pesquero que se encuentra en peligro no consigue informar de la eventualidad que amenaza su seguridad. Es precisamente en este punto donde los equipos de comunicaciones intervienen de manera decisiva.

EL SISTEMA MUNDIAL DE SOCORRO Y SEGURIDAD

En esencia, un equipo de comunicaciones asegura un vínculo fiable entre la nave en peligro y los servicios de búsqueda y salvamento. Si la tecnología ofreciese un dispositivo de tamaño y precio adecuados para instalarse a bordo de todo tipo de embarcaciones, que fuera de fácil manejo, que a su vez su uso libre estuviera abierto a cualquier navegante, y que, ante todo, garantizase el contacto en cualquier punto del planeta, el problema de las comunicaciones en el mar se reduciría a su mínima expresión, y estas páginas no serían necesarias.

Desgraciadamente esto no es así, sino que dependiendo de la posición en la que se encuentra el barco, para entablar una conversación tendrá que recurrir al empleo de uno u otro dispo-

Cobertura Satélites Inmarsat

Para cubrir el sector marítimo, Inmarsat cuenta con 4 satélites geoestacionarios. Así, si se quiere entablar contacto con un buque navegando en las inmediaciones de la India, el satélite apropiado será el IOR (longitud 64° E), cuyo prefijo telefónico es el "873", y el télex el "583".

Envío de una alerta de socorro LSD/DSC

Distress
43° 39'N
006° 50'W
>Position OK<
Edit position

1° Pulsar Distress
> si el equipo no le hace la señal GPS, introducir la posición.

Distress
Flooding
Collision
Grounding
>Fire<
Abandoning

2° Por medio de las flechas, seleccionar el peligro entre las opciones propuestas.

Distress
Position:
43° 39'N 006° 50'W
at 1230 UTC, Fire
Press (Distress) 5 seconds to send message

3° Pulsar de nuevo Distress durante 5 segundos. El mensaje ya está enviado.

Propagación VHF

La propagación VHF puede verse afectada por las condiciones meteorológicas. Existe un código que representa la calidad de la señal con la que se escuchan el emisor y el receptor:

1. Mala
2. Regular
3. Normal
4. Buena
5. Excelente

Palabras clave LSD/DSC

Naturaleza del peligro	Mensajes
Abandoning: abandono	All ships: a todos los barcos
Adrift: a la deriva	Awaiting: esperando
Collision: abordaje	Call: llamada
Explosion: explosión	Call log: registro de llamadas
Fire: incendio	Distress: peligro
Flooding: inundación	Quit/cancel: cancelar
Grounding: varada	Routine: rutina
Listing: escora	Safety: seguridad
MOB: hombre al agua	Selective: selectiva
Piracy: piratería	Send: enviar
Sinking: hundimiento	Status: estado del equipo
Undefined: sin precisar	Urgency: urgencia

Acknowledgement: acuse de recibo
DSC: llamada selectiva digital (LSD)
MMSI: número de identificación

Alcance entre embarcaciones



sitivo, por ejemplo, el VHF para distancias cortas o los equipos MF/HF para distancias medias y largas. Todos aquellos equipos que hacen posible las comunicaciones a bordo, junto al entramado necesario para su funcionamiento (antenas, satélites, centros de control), se integran en un Sistema Mundial de Socorro y Seguridad conocido por la abreviatura SMSSM (o GMDSS en inglés), sistema que también es de aplicación al mundo de la pesca, si bien presenta una serie de peculiaridades en las que nos detendremos más adelante.

El objetivo que persigue el SMSSM es que cualquier buque en la mar pueda realizar una llamada de peligro, y que ésta se recibida de forma automática por los centros de salvamento, con independencia del lugar por donde la embarcación se encuentre navegando. De tal forma, el procedimiento para realizar una llamada de socorro se simplifica al máximo, limitándose al pulsado de un botón, e incluso este se puede omitir, como sucede cuando se activa automáticamente una radiobaliza después del hundimiento de una nave. Otro de los principios sobre los que descansa el SMSSM es que los buques puedan emitir alertas de socorro al menos desde dos dispositivos diferentes. Antes de seguir, quizá sea conveniente enumerar los equipos que introduce el SMSSM, y describir sus características principales.

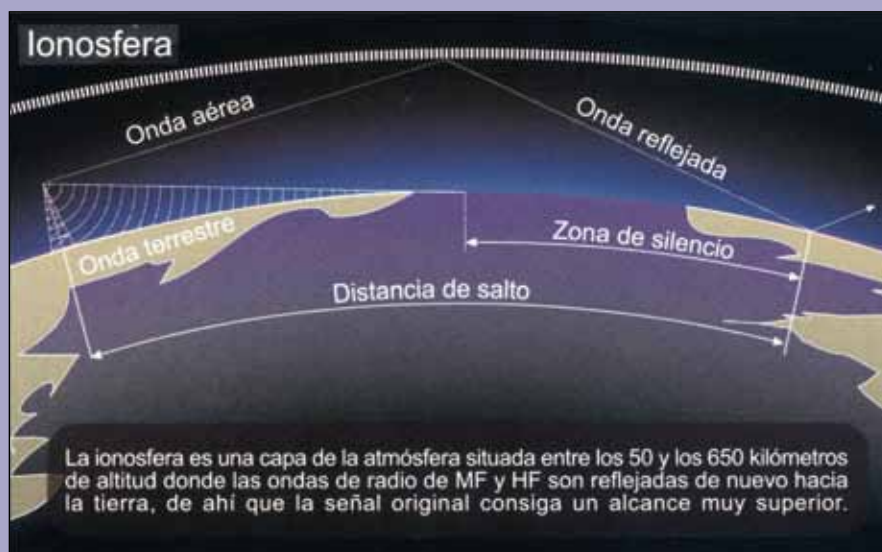
LLAMADA SELECTIVA DIGITAL

La llamada selectiva digital (LSD en castellano, DSC en inglés) es un equipo que permite emitir mensajes que contienen el nombre del buque, su posi-

ción y, en el caso de estar en peligro, la naturaleza del mismo. Por decirlo de una forma comprensible, los mensajes DSC son mensajes parecidos a los de los móviles, pero más rápidos y, sobre todo, fiables. Una vez se conoce el procedimiento, su uso es sencillo. Quizás el mayor obstáculo radique en el hecho de que el equipo interactúe con el usuario en inglés, de ahí que en estas páginas incluyamos un gráfico con las palabras que consideramos clave.

Además de alertar de un peligro, la llamada selectiva digital sirve para informar a otra nave (y sólo a ella, de ahí el adjetivo "selectiva") de que se quiere mantener una conversación en determinado canal. La tecnología LSD/DSC se ha acoplado a los equipos de VHF y MF/HF tradicionales, por lo que se empleará uno u otro en función de la distancia a cubrir.

Es importante saber que para poder usar un equipo LSD/DSC es necesario disponer de un número de identificación conocido por la abreviatura MMSI. El MMSI identifica al buque y debe ser introducido en el equipo con el fin de que dicha identidad pueda ser transmitida de forma automática. Sin MMSI no hay posibilidad de emitir alertas. El MMSI está formado por un grupo de nueve cifras de las cuales las tres primeras indican el país de abanderamiento. Así, a España le corresponden las cifras 224 y 225. Los restantes seis dígitos los determinan la Dirección General de la Marina Mercante.



Abandono de barco



Aquella tripulación que abandona su nave sin previamente haber transmitido su identidad, posición y número de tripulantes, irremisiblemente se abandona a su suerte. Se han dado casos de marinos que han permanecido durante meses a la deriva hasta que finalmente fueron localizados.

RADIOBALIZAS

Las radiobalizas de localización de siniestros (RLS en castellano, EPIRB en inglés) son dispositivos en forma de boya que en caso de hundimiento se liberan automáticamente para a continuación emitir vía satélite una alerta de socorro a los centros de salvamento. También se pueden activar de forma manual, por ejemplo, cuando se presupone que los otros medios disponibles no son eficaces o están averiados.

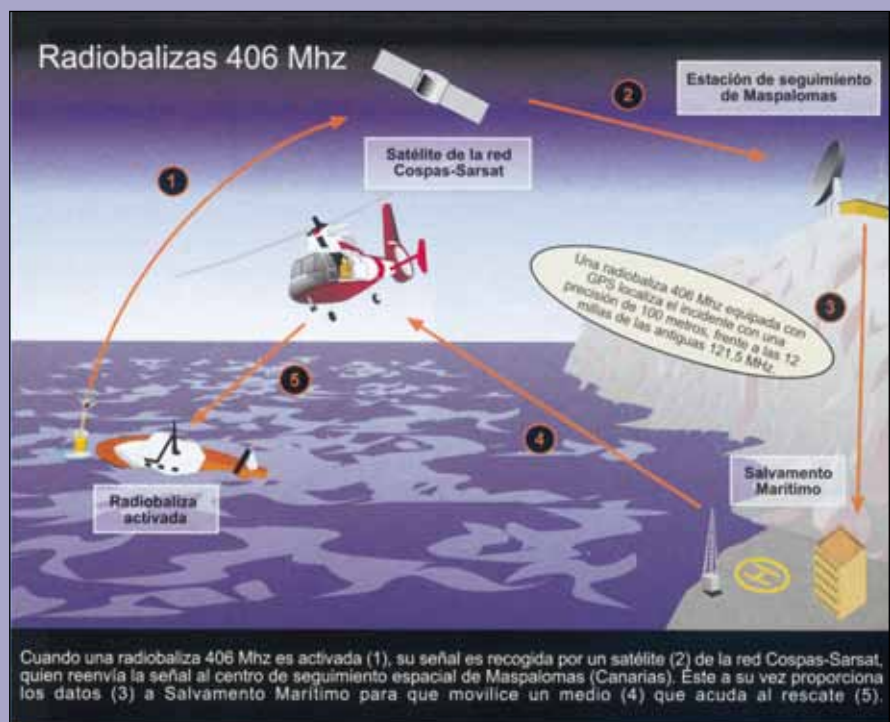
Las radiobalizas que deben instalarse a bordo de los pesqueros son de 406 MHz con GPS asociado, lo cual facilita enormemente la localización de los naufragos, dado que además de la identidad de la nave en peligro, la radiobaliza va a emitir su posición en la latitud y longitud. Es importante saber que ya no se deben instalar radiobalizas de 121,5 MHz. De hecho, el pasado 1 de febrero del 2009 se ha dejado de realizar el seguimiento satelitario a este tipo de dispositivos, ¿Motivo?: las radiobalizas de 121,5 MHz ofrecían una señal menos estable y proporcionaban mucha menos información y exactitud que las de 406 MHz, dando lugar a infinidad de falsas alarmas.

INMARSAT

Por INMARSAT se conoce a un sistema de comunicaciones vía satélite, que gracias a un conjunto de cuatro satélites geoestacionarios (es decir, que siempre mantienen su posición relativa respecto a la tierra) permiten las comunicaciones por voz y la transferencias de datos (fax, télex, email), además de servir de cauce para difundir alertas relacionadas con la seguridad marítima. En los buques se instalan las denominadas ETB, abreviatura de Estación Terrena de Buque, término que al hacer alusión al concepto "tierra", confunde a muchos marinos, pero que en realidad hace referencia a la ubicación de la estación en la superficie

del planeta, entendiéndose por "terrena" tanto a la mar como a la tierra propiamente dicha.

No existe un único equipo INMARSAT, sino varias clases, diferenciándose fundamentalmente en los servicios que son capaces de ofrecer. Concretamente las clases son B, C, Fleet 77, M, Mini-C, Fleet 33 y Fleet 55. Es importante saber que solo las tres primeras están homologadas para operar dentro del SMSSM. Anteriormente existía la clase A, pero desde finales del 2007 se dejó de propor-



Cuando una radiobaliza 406 Mhz es activada (1), su señal es recogida por un satélite (2) de la red Cospas-Sarsat, quien reenvía la señal al centro de seguimiento espacial de Maspalomas (Canarias). Este a su vez proporciona los datos (3) a Salvamento Marítimo para que movilice un medio (4) que acuda al rescate (5).

cionar este servicio, que por ser analógico ofrecía muchas menos prestaciones que los digitales.

NAVTEX

El NAVTEX es un servicio de telegrafía de impresión directa gracias al cual el usuario recibe de forma automática impresos en papel tanto los avisos a los navegantes como la información meteorológica, entre otros. Los mensajes NAVTEX se emiten desde estaciones ubicadas en tierra (en España el servicio lo proporciona Salvamento Marítimo), y a bordo se recibe en un receptor que presenta la información en papel, si bien algunos equipos también cuentan con un display alfanumérico.

El NAVTEX utiliza la frecuencia de 518 KHz para los mensajes en inglés y los 490 KHz para los mensajes en castellano. Se recomienda encender el NAVTEX cuatro horas antes de salir a la mar con objeto de disponer de los últimos avisos emitidos, y programarlo para que sólo reciba mensajes de la zona por la que se navega, así como el tipo de mensaje que se quiere recibir. Los mensajes que contienen avisos a los navegantes, de temporal y los referentes a operaciones de búsqueda y salvamento no se pueden rechazar. En este último caso el equipo además emite una señal acústica para alertar al receptor de la importancia del mensaje.



RESAR

El RESAR (SART en inglés) es un dispositivo radioeléctrico para localizar embarcaciones de supervivencia, si bien también se puede instalar en algunas radiobalizas. Cuando el RESAR detecta que en su rango de acción se encuentra funcionando un radar de banda X de otro buque o aeronave, el equipo emite una señal que aparece en el radar de ese buque como una sucesión de 12 puntos, alineados en dirección a la embarcación de supervivencia, lo que facilita enormemente su focalización.

En el momento en que el buque que acude en auxilio se encuentra a menos de una milla del RESAR, en su pantalla de radar ya no ve puntos, sino arcos, que se irán convirtiendo en círculos concéntricos a medida que se acerque. Igualmente el RESAR advierte por medio de una alarma acústica y visual a los naufragos de que está siendo interrogado. El RESAR se debe situar en la parte más elevada de la em-





barcación a fin de dotarle de mayor alcance. Por ejemplo: un RESAR situado a un metro sobre el nivel del mar puede ser detectado por un mercante a unas diez millas, y por aeronave a unas 30 ó 40 millas, si bien a medida que se baja la altura del RESAR su alcance disminuye significativamente.

RADIOBALIZAS PERSONALES "HOMBRE AL AGUA"

Estos equipos básicamente consisten en una pequeña radiobaliza de 121,5 MHz que se incorpora al chaleco salvavidas.

Cuando la persona cae al mar la radiobaliza se activa automáticamente al contacto con el agua, si bien tiene unos cinco segundos de retardo. También puede ser activada manualmente por la persona. En ese momento se recibe una señal de alarma en el propio barco, con una cadencia de sonido que depende de la distancia al náutico.

Además de la alarma, el sistema puede disponer de un radiogoniómetro que facilita la demora con un margen de error de unos 10° . La radiobaliza tiene una potencia que alcanza aproximadamente una milla, si bien desde una aeronave puede ser percibida a 6 ó 7 millas. Como se puede ver no es una radiobaliza satelitaria, sino un dispositivo de localización en las inmediaciones del náutico.

RADIOTELÉFONO BIDIRECCIONAL PORTÁTIL

Independientemente del equipo VHF fijo que lleve el buque, el SMSSM contempla un equipo VHF bidireccional portátil para que en caso de abandono pueda ser trasladado fácilmente a una embarcación de supervivencia. En provisión de esta eventualidad, se debe disponer de una batería primaria de color amarillo o naranja precinta-

da, apta para ser usada únicamente en caso de emergencia, y otra secundaria recargable, para uso diario. Los radioteléfonos bidireccionales portátiles deben ir ubicados en el puente de gobierno, en un lugar bien visible, sin que, mientras que el barco esté navegando, sea necesario el empleo de llaves para poder extraerlos de su cajón de estiba.

ZONAS SMSSM

No todos los buques están pensados para navegar a lo largo del mundo, sino que muchos de ellos subscriben sus actividades a un área concreta. Los hay que ni salen de las zonas portuarias. De ahí que resultara ilógico exigir el mismo equipamiento a cualquier tipo de nave. La solución que propone el SMSSM consiste en dividir la franja marina en una serie de zonas en función del alcance de los equipos de comunicaciones. Concretamente se establecen cuatro zonas:

- Zona A1: área que se encuentra dentro del alcance del VHF, es decir, entre 35 y 40 millas.
- Zona A2: área que se encuentra dentro del alcance de la onda media MF, es decir entre las 150 y las 200 millas, excluyendo la zona A1.
- Zona A3: área cubierta por los satélites geoestacionarios del sistema INMARSAT, es decir entre los 70°N y los 70°S , excluyendo las zonas A1 y A2.
- Zona A4: cualquiera de las zonas que quedan fuera de las zonas A1, A2 y A3, por ejemplo, las zonas polares.

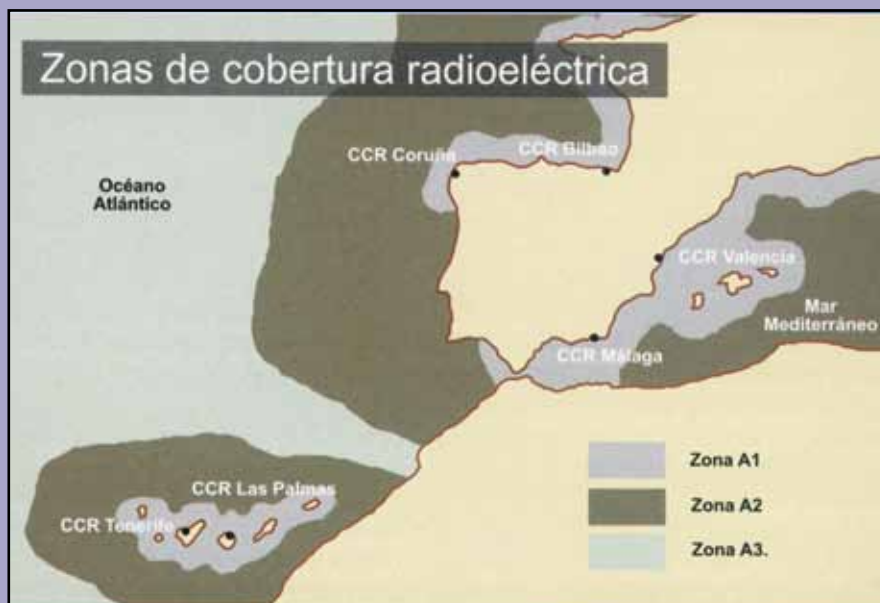
Una vez delimitadas estas cuatro zonas, un buque deberá instalar determinados equipos de comunicaciones en función de las zonas por donde vayan a navegar. A mayor alejamiento, mayor exigencia.

EL SMSSM Y EL ÁMBITO PESQUERO

Cuando hablamos de comunicaciones marítimas en relación con el mundo de la pesca es preciso hacer un inciso, en este caso trascendental, debido a que no a todos los buques pesqueros se les aplica la misma reglamentación. Si bien se recogen ciertas excepciones importantes, en líneas generales podemos decir que los pesqueros mayores de 24 metros de eslora cuyo contrato de construcción sea posterior al año 1999, y los pesqueros por entonces existentes mayores de 45 metros, deben cumplir con el Real Decreto 1032/1999, de 18 de junio, que incorpora al ordenamiento jurídico español la normativa de la Unión Europea sobre seguridad de los buques pesqueros normativa que a su vez nace en el deseo de las autoridades euro-

peas de hacer obligatorias las prescripciones del Protocolo de Torremolinos de 1993, instrumento de carácter internacional que aún no ha entrado en vigor.

Los buques de pesca que quedan fuera de los



www.tecatek.es

jlcues@gmail.com
Oficina: 606 309 393
Fax: 942 628 707

TECATEK®

Cubiertas de Teca Sintética

¿POR QUÉ UTILIZAR TECA TEK?

- Tiene la apariencia y el tacto de teca real.
- Es un producto técnico y funcional.
- Posee magníficas cualidades antideslizantes incluso cuando está la cubierta húmeda o totalmente cubierta de agua.
- Es fuerte y casi libre de mantenimiento.
- No requiere de aceites, lijado o barnizado.
- Mantiene su color y no se vuelve gris.
- Resistente a las manchas.
- Resistente a la degradación UV.
- Instalado con adhesivos especiales.
- Sin tornillos ni agujeros de tornillos.
- Puede ser instalado en todo tipo de cubiertas que estén en buenas condiciones.
- Es un producto indispensable para su seguridad.
- También instalamos teca de Birmania.

parámetros mencionados (y que estadísticamente hablando constituyen un número muy superior) deben cumplir con el Real Decreto 1185/2006, de 16 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de radiocomunicaciones marítimas a bordo de los buques civiles españoles, reglamento que también tiene prescripciones aplicables al primer tipo de buques. Aunque ambos reales decretos siguen las pautas de SMSSM, hay que resaltar que para determinar el equipo que deben instalar los pes-

queros menores de 24 metros de eslora (y los ya los existentes en 1999, menores de 45 metros), el Reglamento de radiocomunicaciones no habla de zonas A1,A2,A3,A4, sino que clasifica la pesca en función del área geográfico donde se produce, y en base a ésta se establecen los equipos a instalar, solución que han escogido las autoridades españolas con el fin de facilitar la introducción del SMSSM en las embarcaciones pesqueras, sin que por ello se vea mermada su efectividad.

RECOMENDACIONES BÁSICAS

- Mientras se encuentre navegando mantenga una escucha efectiva en el canal 16 de VHF: es obligatoria a bordo de todos los buques civiles españoles.
- Antes de utilizar un canal VHF asegúrese de que no está siendo utilizado por otros marinos.
- Tenga especial cuidado en no utilizar los canales asignados a una autoridad o a un servicio público, como Salvamento Marítimo, las estaciones costeras operadas por ABERTIS TELECOM o los prácticos del puerto.
- No se extienda en sus comunicaciones más de lo necesario, piense que el número de canales es limitado y que hay otros usuarios que también necesitan comunicarse.
- Hable despacio, especialmente en situaciones de emergencia.
- Para dar su posición evite referencias a nombres de playas o puntas que sólo se conocen con esa designación en esos lugares. Dé demora y distancia a accidentes geográficos prominentes y bien conocidos.
- No piense que los equipos de comunicaciones están en su barco por mero capricho. Preocúpese por conocer su manejo. Nunca será tiempo mal empleado. Quizás un día le puedan salvar la vida a usted y a su tribulación.



- Limpiezas generales
- Limpieza y mantenimiento de comunidades y locales
- Limpieza del automóvil en general
- Limpieza de cristales y persianas
- Limpiezas de moquetas, alfombras y especialidad en sofás
- Pulido/Abrillantado/Cristalizado de pavimentos
- Limpieza/Restauración de fachadas

General Dávila, 236 A/B, bajo
39006 SANTANDER

Tel. / Fax 942 32 01 21
sotileza@wanadoo.es



Restaurante

BAZAMAR

**ESPECIALIDAD EN BACALAO
COMIDAS A BORDO**

Avda. de la Tornada, s/n
(Puerto Deportivo)
39600 Maliaño
Tfno.: 942 36 93 07 - 942 36 93 08

CAMPAÑA MEDUSAS 2009



INTRODUCCIÓN

Al objeto de conocer la dimensión real del problema de proliferación de medusas en las zonas litorales españolas, desde el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, se ha dado continuidad a las campañas de años anteriores -Campaña Piloto 2007 y Campaña Medusas 2008- ampliándose con carácter experimental su ámbito de actuación al Cantábrico, Golfo de Cádiz y Canarias en la Campaña Medusas 2009.

El ámbito territorial de la Campaña 2009 se ha dividido en 7 zonas de actuación para facilitar la coordinación: Galicia y Asturias; Cantabria y País vasco; Cataluña; Comunidad Valenciana y Murcia; Andalucía, Ceuta y Melilla; Islas Baleares e Islas Canarias.

Cada una de las siete zonas de actuación es atendida y controlada por un coordinador, cuyo trabajo se centra en la captación y formación del personal colaborador en la observación y detección de medusas y basuras flotantes, así como en el contacto con las autoridades autonómicas y servicios de Costas.

La coordinación de las actuaciones llevadas a cabo por las diferentes Administraciones así como la coordinación general de la campaña se realiza desde la Dirección General de la Sostenibilidad de la Costa y del Mar, del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.

ESQUEMA GENERAL DE LA CAMPAÑA

Los principales objetivos que persigue la Campaña Medusas son:

- Estudio de la biología y ecología de las medusas
- Detección de las proliferaciones para predecir y prevenir su llegada a las playas.

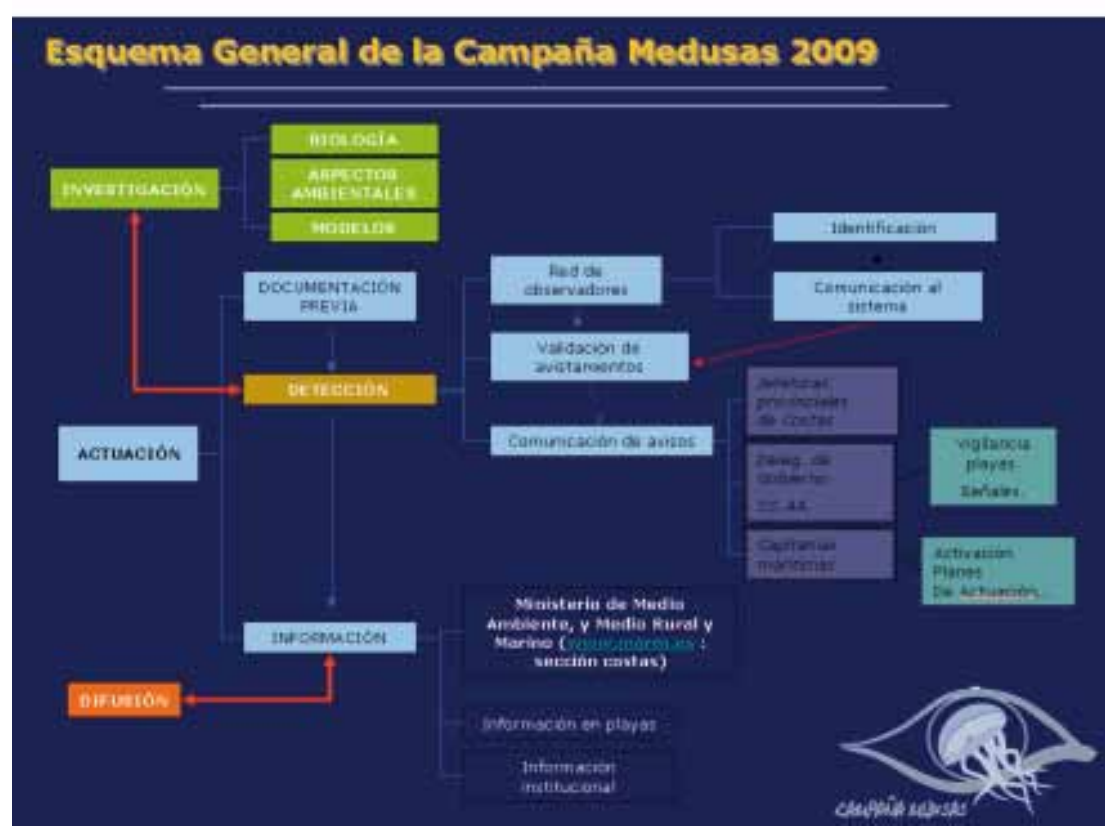
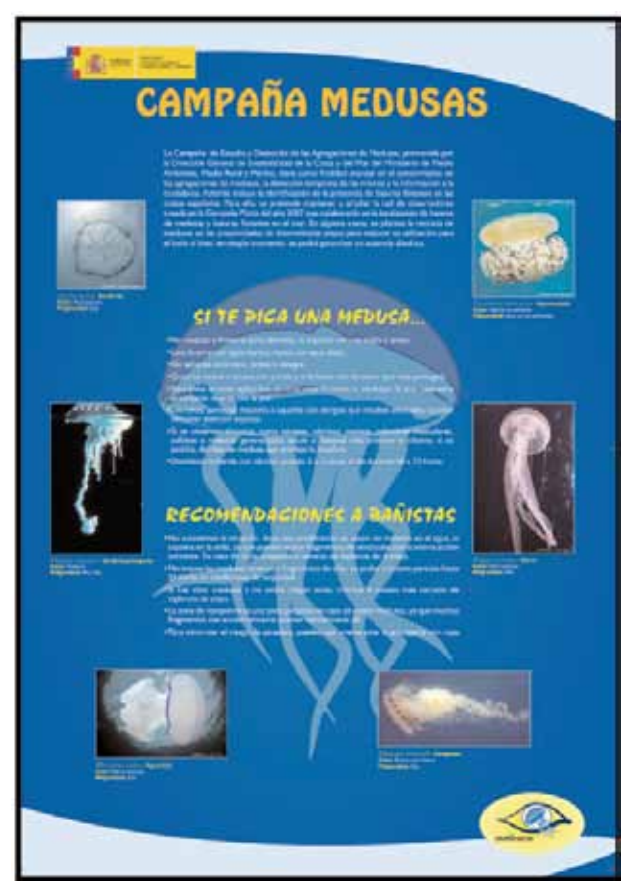


- Difusión de la información, para contribuir a un mejor conocimiento de estos fenómenos por parte del usuario y del ciudadano en general.

Esquema de la Campaña de Estudio y Detección de las Agregaciones de Medusas y Residuos Flotante

El fundamento de la Campaña está basado en la constitución de una red de observadores para la temprana detección de las agregaciones de medusas y residuos flotantes en el mar. Para lograr los objetivos de la Campaña resultaba esencial la coordinación de una red de observadores operativa de la que formen parte tanto organismos públicos (Guardia Civil del Mar, Marina Mercante, vigilancia de Reservas marinas, Cruz Roja, etc.) como diferentes colectivos e individuos estrechamente relacionados con el medio marino (cofradías de pescadores, pescadores deportivos, navegantes, clubes náuticos, clubes de buceo, ONGs, etc.).

La Campaña Medusas cuenta con material sobre las medusas para la información general a la población: pósters y folletos informativos en castellano, inglés y francés, así como material para la difusión específica a los observadores inscritos en la Campaña: fichas identificativas y cuaderno de observadores.



APARTADO DE DIRECCIONES DE INTERNET:

http://www.maestropescador.com/Fichas_peces/Indice_catal.html
<http://www.salvamentomaritimo.es>
<http://www.ieo.es/inicial.htm>
<http://www.igfa.org>

<http://pescacurrican.blogspot.com>
<http://www.fcmonautica.es>
<http://www.tablademareas.com>
<http://www.granpesca.com>



PARA UNA MEJOR COMUNICACIÓN

Con el objetivo de difundir y mantener una comunicación mejor y actualizada entre la Junta Directiva y los Comunitarios, se propone a los interesados adherirse a este nuevo servicio, el suministro de una dirección de correo electrónico donde remitir el tráfico de noticias, avisos o documentos que se generen. Queda claro que la Comunidad se responsabiliza de que la dirección de correo electrónico suministrado sólo se utilizará para los fines anteriormente expuestos. De esta manera, las personas que deseen utilizar este servicio, pueden enviarnos un correo electrónico, señalando su nombre completo, letra y número de atraque y teléfono personal. Así, añadiremos su dirección de mail a nuestra base de datos con los fines expuestos. La dirección de correo de la Comunidad es "copromarcan@jet.es".

DOCAL

PINTURAS HEMPEL



ESTACIÓN SERVICIO BALSAS
SALVAVIDAS

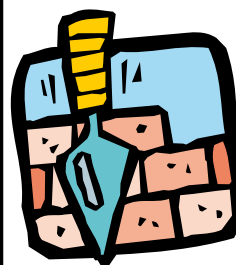
www.docal.es

Avda. Candina, 28. Santander

Juan de la Cosa, 5 (Puertochico). Santander

Pol. Ind. Falmuria Nave 15. (Prendes). Gijón

Tfno.: 942 32 43 00 - Fax: 942 31 44 60 - docal@docal.es



J. SALAS BEAR

Construcciones y Reformas en General

Gpo. M^a Blanchard, 10 bajo
39011 Santander

Tel. 628 779 262

TRANSPORTES CEPELLUDO



TRANSPORTE DE EMBARCACIONES DE VELA Y MOTOR
NACIONALES E INTERNACIONALES

**PRESUPUESTO
SIN COMPROMISO**

Flota general de
43 camiones y 25 furgonetas
coche piloto

TRANSPORTISTA OFICIAL
DE LOS MEJORES IMPORTADORES
EN PRIMERAS MARCAS

Depósito: 10.000 m² en el puerto de Santander
13.000 m² en Salces
4.500 m² cubiertos para invernaje



www.cepelludo.com

javier@cepelludo.com

Telf. 0034 942 750 552

Fax: 0034 942 753 898

Ctra. Alto Campoo, km. 3 - 39212 SALCES, Cantabria