

Salvamento Marítimo rescata a tres náufragos a 12 millas de Barbate (Cádiz)



CÁDIZ, 24 Ene. (EUROPA PRESS) -

Efectivos de Salvamento Marítimo han rescatado a los tres tripulantes de una embarcación neumática tras volcar a 12 millas al sur de Barbate. Según detalla, los tres varones presentaban síntomas de hipotermia.

Salvamento Marítimo, dependiente del Ministerio de Fomento, detalla en un comunicado que el Centro de Salvamento de Tarifa (Cádiz) tuvo conocimiento de la emergencia a través del buque 'Gas Kizen', que avistó la neumática volcada y a las personas en el mar.

De inmediato, el Centro de Salvamento envió a la zona la embarcación de intervención rápida 'Salvamar Atria', con base en Barbate, y el helicóptero 'Helimer 209', con base en Jerez de la Frontera. Una vez rescatados, los tres náufragos han sido trasladados a Barbate.

Finalmente, ha significado que las condiciones en la zona eran adversas, con mar muy gruesa y rachas de viento de levante de fuerza nueve, es decir, entre 75 y 87 kilómetros por hora.

Evacuados dos heridos de un buque fondeado en aguas del puerto de Santa Cruz de Tenerife

SANTA CRUZ DE TENERIFE, 25 Ene. (EUROPA PRESS) -

Salvamento Marítimo, dependiente del Ministerio de Fomento, ha llevado a cabo la evacuación médica de dos tripulantes del buque 'María' que resultaron heridos al producirse un incidente a bordo cuando el barco se encontraba en la zona de fondeo del puerto de Santa Cruz de Tenerife.

El helicóptero de Salvamento Marítimo, 'Helimer 202', ha evacuado a los dos heridos desde el buque hasta el Muelle de Ribera, donde les esperaban dos ambulancias para trasladarlos a un centro hospitalario.

A las 16.25 se recibió un aviso del buque 'María', de bandera de Chipre, informando de que se había producido un incidente a bordo y solicitando la evacuación de dos de sus tripulantes.

Inmediatamente, desde el Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo en Tenerife se han movilizado el helicóptero 'Helimer 202' y la embarcación de intervención rápida 'Salvamar Tenerife'; esta última ha permanecido al costado del buque durante la operación de evacuación por si hubiese sido necesaria su intervención.

Salvamento remolca un velero en apuros con dos tripulantes a 30 millas costa

24-01-2011

Santiago de Compostela, 24 ene Salvamento Marítimo remolca esta tarde un velero de bandera francesa que, con dos tripulantes a bordo, se encuentra a la deriva a 30 millas al noroeste de Camariñas.

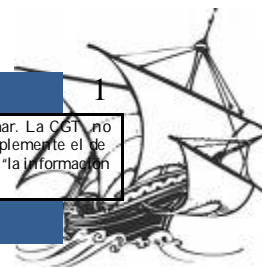
Un helicóptero se mantiene preparado para despegar por si fuese necesaria su intervención.

El Ministerio de Fomento informó de que tuvo conocimiento de la emergencia del velero "Daforc'h", que se encuentra sin gobierno en medio de adversas condiciones meteorológicas, con mar gruesa y vientos del nordeste fuerza 7, a través del servicio marítimo francés. Inmediatamente, los servicios de rescate comenzaron la operación, ya que el velero se encuentra en la zona de salvamento y rescate española.

La embarcación, de once metros de eslora, está siendo remolcada por la embarcación de intervención rápida "Salvamar Altair" rumbo a Camariñas, donde está previsto que llegue sobre las 20:00 horas.

TRABAJANDO POR LOS DERECHOS DE LOS MARINOS

Nota: Este boletín es una recopilación de las diversas noticias que aparecen en una pluralidad de medios que recogen información sobre la mar. La CGT no comparte necesariamente las opiniones vertidas ni puede contrastar de modo general la veracidad de lo publicado. Nuestro objetivo es simplemente el de difundir la información a todos aquellos que de otro modo no tendrían de recursos, medios o tiempo para realizarlo. Si la frase que dice que "la información es poder", fuese cierta, cuanto nos alegraría que estuviéramos echando una mano a su parte.



Atraca en el Puerto de Tarragona el barco a la deriva desde el viernes

TARRAGONA, 25 Ene. (EUROPA PRESS) -

El barco Hadi Koksai Mataraci, con 15 personas a bordo y que lleva desde el viernes a la deriva, ha atracado esta tarde en el Puerto de Tarragona, después de un periplo que le llevó hasta las Islas Baleares hasta ser remolcado a tierra.

Fuentes del puerto han confirmado a Europa Press que la embarcación, de 86 metros de eslora, ha podido atracar la tarde de este martes tras presentar la documentación pertinente, ya que es de bandera panameña.

El barco sufrió un incendio en la sala de máquinas cuando estaba a unas 50 millas de la costa de Palamós (Girona) y en él un tripulante resultó golpeado y tuvo que ser evacuado por un helicóptero de Salvamento Marítimo al Hospital Santa Caterina de Girona.

El fuego pudo ser extinguido por el personal de a bordo, aunque al romperse el motor, el barco quedó a la deriva con 15 tripulantes, que ningún caso estuvieron en riesgo ya que tenían consigo todos los suministros necesarios.

Así, el navío fue escoltado por un remolque de Salvamento Marítimo hasta que otro remolque comercial fletado por el armador lo interceptó cerca de la costa menorquina y lo trasladó hasta Tarragona.

Un cerquero de Portosín varó de madrugada a la entrada del puerto de Cee

carballo / la voz

Poco después de las doce de la noche de ayer un pesquero de Portosín tocó fondo contra unas rocas en Cee cuando buscaba refugio en el puerto.

Lo que pudo ser un accidente grave se quedó solo en un susto. El *Portosín 2* rozó con una piedra que, explicó su patrón, José Blanco, no estaba señalizada, quedando varado. Al lugar se desplazó una lancha de Salvamento Marítimo y también efectivos de la Guardia Civil. Cuenta Blanco, que agradece el apoyo de los servicios de emergencias y pide disculpas por haberlos movilizado toda la noche, ya que no tuvieron que intervenir.

El armador decidió esperar a que subiese la marea para abandonar el lugar, desembarcando durante unas horas a la tripulación ya que el barco se había escorado mucho al quedar en seco. Hacia las cuatro de la madrugada pudo volver a navegar y se dirigió a Corcubión, donde estuvo atracado unas horas antes de salir, por la mañana temprano, hacia Portosín sin daños aparentes.

Cadetes alemanes denuncian malos tratos en un buque escuela

- Los cadetes tenían que soportar amenazas de muerte y acoso sexual
- El caso se ha destapado tras la muerte de un cadete que cayó desde un mástil

RTVE.es 25.01.2011

Cadetes alemanes navales fueron sometidos a **malos tratos en un buque escuela** en el centro de una investigación por mala conducta, ha afirmado este martes un antiguo miembro del parlamento.

Hellmut Koenigshaus, un miembro de la Libre Coalición Demócrata, socio de la canciller Angela Merkel, y defensor de las fuerzas armadas, ha asegurado que **investigaría las quejas de los cadetes** sobre la conducta inapropiada en el velero Gorch Fock.



"Me han contado que pasaron cosas desagradables", ha dicho Koenigshaus sobre el **escándalo que ha golpeado al ministro de Defensa**, Karl-Theodor zu Guttenberg, hasta ahora el miembro más popular del Gobierno de Merkel.

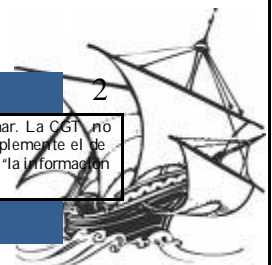
Amenazas de muerte y acoso sexual

Mientras Koenigshaus no dio detalles del desagradable

TRABAJANDO POR LOS DERECHOS DE LOS MARINOS

2

Nota: Este boletín es una recopilación de las diversas noticias que aparecen en una pluralidad de medios que recogen información sobre la mar. La CGT no comparte necesariamente las opiniones vertidas ni puede contrastar de modo general la veracidad de lo publicado. Nuestro objetivo es simplemente el de difundir la información a todos aquellos que de otro modo no dispondrían de recursos, medios o tiempo para realizarlo. Si la frase que dice que "la información es poder", fuese cierta, cuanto nos alegraría que estuviéramos echando una mano a su parte.



tratamiento, la revista [Der Spiegel](#) cuenta en un informe que algunos cadetes tenían que soportar a **miembros borrachos de la tripulación, amenazas de muerte y acoso sexual**. La publicación *on line* asegura que el capitán del barco, ya relevado de su cargo, "a menudo aparecía en cubierta, en traje de baño". Los cadetes se quejaron de que algunos **miembros de la tripulación bebían excesivamente** y se veían obligados a limpiar los vómitos de la cubierta. Sin embargo, Koenigshaus ha explicado que **no veía violaciones sistemáticas de la dignidad humana** en el barco. En este sentido, ha explicado que no había completado aún su informe final sobre los incidentes.

"El burdel flotante más grande de Alemania"

El Gorch Fock, denominado en los medios de comunicación como el "burdel flotante más grande de Alemania", ha sido el centro de atención esta semana desde que **un cadete de 25 años de edad muriera** al carse de un mastil. Otros cadetes se negaron a seguir la misma orden de subir al mastil.

Guttenberg, quien testificará en una comisión parlamentaria el miércoles y que ha sido criticado por la oposición por su gestión de la crisis, ha prometido una **investigación a fondo**.

Medios de comunicación alemanes han informado de que la investigación examinará los casos de sospecha de abuso sexual y los rituales crueles en el Gorch Fock.

EuropaSur

El nuevo contrato de navegación para Melilla abarata las tarifas

La Marina Mercante anuncia mejoras en el servicio, que se desvincula del de Ceuta

REDACCIÓN / MELILLA | ACTUALIZADO 26.01.2011 - 01:00



La directora general de la Marina Mercante, Isabel Durantez, anunció en Melilla la bajada de tarifas y mejoras en los buques para el nuevo contrato del servicio de navegación marítima que entrará en vigor en septiembre-octubre de este año.

Inició, según informa [Infomelilla.com](#), en la necesidad de elaborar un contrato único para Melilla, desvinculado de Ceuta, de tal forma que se tenga en cuenta la realidad de esta ciudad autónoma e induya sus necesidades particulares. También vio pertinente la necesidad de acortar la duración del contrato para evitar futuras y complicadas modificaciones. De ahí que se haya decidido de que, en lugar de cinco, sean dos los años de vigencia del futuro contrato.

El servicio contará con dos ferrys con camarotes para las líneas de Málaga y Almería y un buque de alta velocidad para la ruta con Málaga. Mantendrán los horarios actuales con ligeras modulaciones. Además, se incluirá como obligatorio la introducción de un buque de refuerzo durante las épocas con más demanda.

Respecto a la línea de alta velocidad, Durantez dejó claro que el contrato establecerá solo la ruta con Málaga, aunque incluirá una cláusula que permitirá a la Marina Mercante exigir su triangulación con Almería en función de las exigencias de demanda de la Operación Paso del Estrecho.

El contrato fijará unas tarifas máximas similares a las medias que se aplican en la actualidad y se primará la disminución de las mismas a la hora de adjudicar el contrato. La adjudicación del nuevo documento se llevará a cabo en el verano por unos 6 millones de euros anuales.

Trabajadores de La Naval piden a los bancos que financien nuevos buques

Exigen al Gobierno vasco que se implique y presione a las entidades financieras

Deia.com Martes, 25 de Enero de 2011 - Actualizado a las 05:50h.

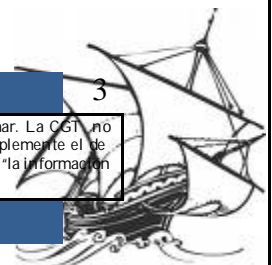


miguel macías Presidente del comité de empresa

TRABAJANDO POR LOS DERECHOS DE LOS MARINOS

3

Nota: Este boletín es una recopilación de las diversas noticias que aparecen en una pluralidad de medios que recogen información sobre la mar. La CGT no comparte necesariamente las opiniones vertidas ni puede contrastar de modo general la veracidad de lo publicado. Nuestro objetivo es simplemente el de difundir la información a todos aquellos que de otro modo no dispondrían de recursos, medios o tiempo para realizarlo. Si la frase que dice que "la información es poder", fuese cierta, cuanto nos alegraría que estuviéramos echando una mano a su parte.



bilbao. Los trabajadores de La Naval se concentraron ayer frente a la sede del Gobierno vasco en Bilbao para pedir al Ejecutivo que "apriete" a los bancos para que financien la construcción de nuevos barcos. A pesar de tener un buque contratado con el armador belga Jan de Nul, los talleres del astillero están parados "porque no tenemos dinero suficiente para comprar la chapa del nuevo barco", afirmó ayer el presidente del comité de empresa, Miguel Macías, que anunció nuevas movilizaciones y acusó a la dirección del astillero de "no hacerlo suficiente por contratar más carga de trabajo".

El primer paso para reanimar la producción en La Naval, que tiene a 200 de sus 363 empleados en paro -la semana pasada la dirección anunció un tercer ERE-, es conseguir el dinero suficiente para iniciar la construcción del buque pactado con Jan de Nul, aunque Macías aclaró que este barco "no solucionará el problema de La Naval, sino que será un parche". El coste de un barco de estas características asciende a unos 190 millones de euros, aunque el presidente del comité fijó en 97 los millones necesarios para empezar a construirlo. Según Macías, la empresa dispone solo de 84 millones, por lo que pide a los bancos que adelanten el dinero con unas condiciones de crédito más flexibles que puedan ser aceptadas por la compañía.

"Los bancos están cerrando las puertas a la financiación del astillero. Piden unos créditos con unos intereses enormes", dijo ayer el presidente del comité, que solicitó una reunión "a la máxima brevedad" con el consejero vasco de Industria, Bernabé Unda, para tratar el tema. Por su parte, la dirección anunció la semana pasada un tercer ERE induso si se cierra con éxito la operación con el armador belga, según indica la representación sindical. Ante esta situación, los trabajadores intensificarán sus movilizaciones y no descartan concretar un calendario de protestas para reclamar al Gobierno vasco una mayor implicación a la hora de tratar de salvar un astillero que, sin el dinero de los bancos, "se verá abocado al cierre". Así, el comité de empresa, junto con miembros de la plantilla afectados por el segundo ERE aprobado en septiembre, se reunirán a lo largo de esta mañana en asamblea para coordinar nuevas movilizaciones.

La Comisión Paritaria del Convenio se reúne hoy para acercar posturas

[VM](#), 26/01/2011

La Comisión Paritaria del Convenio Colectivo de Empresas Consignatarias y Estibadoras se reúne hoy con el objetivo de acercar posturas en aspectos como la remuneración de las pagas extra, vacaciones y permisos retribuidos, con el objetivo de evitar la presentación de un Conflicto Colectivo.

Desde los sindicatos han advertido en los últimos días que hay aspectos que siguen sin solucionarse, y que pueden desembocar en un nuevo enfrentamiento entre empresas del sector y organizaciones sindicales. Está previsto que esta tarde se presenten nuevas propuestas con el objetivo de acercar posturas, aunque fuentes sindicales reconocieron que las negociaciones se presentan difíciles.

Por otro lado, los delegados conocerán hoy cuál es el estado de las negociaciones entre Gobierno y sindicatos acerca de la reforma del sistema de pensiones.

«Este buque es una referencia mundial»

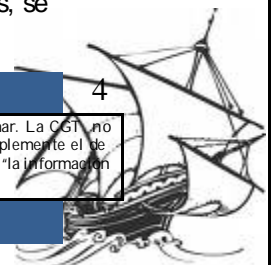
El gaditano David Domínguez manda la joya de la corona de la oceanografía hispana RAÚL ROMAR | ENVIADO ESPECIAL

El puente de mando del Sarmiento de Gamboa impresiona. Es una sala amplia, diáfana y circunvalada por pantallas dotadas de la más moderna tecnología. Con una detallada cartografía digital en la imagen, apoyada con información en tiempo real suministrada por el GPS, y con un radar al lado, parece imposible que el buque, con base en Vigo, operado por el CSIC y con participación de la Xunta, se aleje lo más mínimo de su ruta. Podría viajar solo, pero para vigilarlo está el capitán, David Domínguez, un gaditano en una tripulación compuesta en su mayor parte por gallegos. El Sarmiento de Gamboa, que ayer llegó a Las Palmas, se

TRABAJANDO POR LOS DERECHOS DE LOS MARINOS

4

Nota: Este boletín es una recopilación de las diversas noticias que aparecen en una pluralidad de medios que recogen información sobre la mar. La CGT no comparte necesariamente las opiniones vertidas ni puede contrastar de modo general la veracidad de lo publicado. Nuestro objetivo es simplemente el de difundir la información a todos aquellos que de otro modo no tendrían de recursos, medios o tiempo para realizarlo. Si la frase que dice que "la información es poder", fuese cierta, cuanto nos alegraría que estuviéramos echando una mano a su parte.



dispone ahora a hacer historia para participar en la expedición Malaspina, el mayor proyecto científico de la historia de España que coordina el CSIC.

-¿Es un barco fácil de llevar?

-Fácil de llevar no es. Está todo muy automatizado, pero para llevarlo se requiere, más que nada, experiencia.

-¿Y qué lo hace diferente de otros buques oceanográficos?

-Es el más moderno y el que tiene la última tecnología. Esto también significa equipos nuevos y parámetros de comodidad y de confortabilidad superiores a los de los anteriores barcos existentes en España y Europa.

-Y su versatilidad.

-Sí, sobre todo destaca por ello. Es un buque multipropósito, lo que significa que no se dedica a un tipo de investigación determinada, sino que se va configurando según las necesidades.

-¿Cómo?

-Tiene cinco escenarios de trabajo posibles: sísmico, pesca, acústico, oceanográfico y operador de vehículos submarinos no autónomos (ROV). Otros barcos solo se pueden dedicar a un tipo de actividad, pero el Sarmiento de Gamboa tiene una cubierta muy versátil que puedes manejar a tu antojo.

-Otra ventaja es su posicionamiento dinámico.

-Automatiza la propulsión del buque para conseguir que permanezca en un punto fijo con un error de menos de un metro.

-Entonces, se ha convertido en una referencia para la investigación oceanográfica española.

-Para la oceanografía europea, la europea y la mundial. Todos los que quieren hacer nuevos buques oceanográficos vienen a ver este barco. Es la demostración de la capacidad que tiene España para poder operar y hacer investigación oceanográfica en cualquier parte del mundo.

-¿Por qué?

-Porque no hay muchos países que puedan hacerlo. Están los franceses, británicos, noruegos, alemanes, japoneses, estadounidenses, nosotros y pocos más.

Una embajada española flotante en Estambul

El buque escuela en su parada en Estambul. | Ilya U. Topper



- 'Un buen marinero no baja de quince copas en una noche', asegura un tripulante
- El buque escuela realiza una pausa para la fiesta y la diplomacia española
- No paraba en Turquía desde 1951 porque son sólo 14 días de navegación

Ilya U. Topper | Estambul

"No hay nada mejor para ligar que un uniforme de marinero. Y si es blanco y con oro en las mangas, mejor". Lo dice un guardiamarina del Juan Sebastián Elcano, el famoso buque-escuela de la Armada española, atracado estos días en un muelle de Estambul.

Pero tanto oficiales como caballeros alumnos —es el título con el que hay que dirigirse a quienes estudian la carrera militar en el barco— prefieren cambiarse y **salir de civil para explorar la vida nocturna de Estambul**. "Cuando vas de uniforme, no puedes emborracharte demasiado porque darías mala imagen a las fuerzas navales españolas; hay que mantener la dignidad".

Por el uniforme y por España: el buque escuela Juan Sebastián Elcano es una embajada flotante. Aunque este bergantín-goleta de cuatro palos, construido en 1927, es técnicamente un barco de guerra, depende no sólo del Ministerio de Defensa, sino también del de Exteriores. Y **la ruta a recorrer se elabora a menudo en función de las necesidades de la diplomacia española**, señala un oficial.

La llegada a Estambul se hizo con todos los honores: tras **una fiesta a bordo**, el embajador español en Turquía, Cristóbal González-Aller, invitó a su residencia oficial no sólo a alumnos, marineros y oficiales sino también a los máximos cargos de la marina turca.

Todo un evento: "Estoy muy contento de que mi primer acto oficial como embajador sea precisamente la recepción del Elcano, que no es sólo el buque insignia de la Armada española

TRABAJANDO POR LOS DERECHOS DE LOS MARINOS

5

Nota: Este boletín es una recopilación de las diversas noticias que aparecen en una pluralidad de medios que recogen información sobre la mar. La CGT no comparte necesariamente las opiniones vertidas ni puede contrastar de modo general la veracidad de lo publicado. Nuestro objetivo es simplemente el de difundir la información a todos aquellos que de otro modo no dispondrían de recursos, medios o tiempo para realizarlo. Si la frase que dice que "la información es poder", fuese cierta, cuanto nos alegraría que estuviéramos echando una mano a sure partó.



sino también el **buque insignia de nuestras embajadas**", señaló González-Aller. El comandante del barco, Manuel de la Puente, recordó que la última vez que el barco llegó a Estambul fue en 1951.

'Un buen marinero no baja de quince copas en una noche'

¿Por qué se tardó tanto en volver? "Porque está demasiado cerca: sólo 14 días de navegación. Preferimos cruzar el Atlántico: un mes sin tocar tierra", responde. Y recalca que son precisamente estas semanas de aislamiento, sin acceso a internet ni casi teléfono, los que **enseñan a los alumnos los valores de la convivencia**. "El Elcano probablemente sea la mejor escuela de trato humano que tengamos", conduce el comandante.

Para la promoción de alumnos que embarcó el 8 de enero en Cádiz, ésta es la primera salida a puerto. El martes, **el barco zarpará con rumbo a Venecia**, luego vendrá un largo periplo hasta San Petersburgo, donde se han programado ya actividades culturales en el marco del Año España-Rusia, que acaba de arrancar.

Y es que las fiestas a bordo del barco son una buena manera de hermanar naciones. **El jamón de jabugo y el rioja son**, también en Turquía, **excelentes embajadores de España**, pese a todos los clichés sobre las sociedades musulmanas. El sábado no faltaron las copas ni, para completar, una máquina de hacer pompas de jabón. Y eso que durante las travesías no se bebe, exceptuando algún paso del ecuador.

Con más ganas se sale en los puertos. "El mejor de todos, Valparaíso, en Chile" opina una marinera —**hay unas 25 chicas a bordo, para un total de 230 tripulantes** entre marineros rasos, alumnos y oficiales—, mientras que un oficial prefiere Cartagena de Indias y Salvador de Bahía. No hay problemas con la disciplina castrense: la hora límite para regresar al barco son las ocho y media de la mañana, hora en la que se forma a bordo. Casi siempre se cumple, añade un oficial instructor, y si alguien realmente se pierde, se le da un margen de confianza para llamar por teléfono: "En el fondo somos una gran familia".

"**Un buen marinero no baja de quince copas en una noche**", declara un miembro de la tripulación. Todo un problema cuando el barco visita Inglaterra, confiesa otro: allí, los bares cierran demasiado pronto como para alcanzar la cota. Diferente es Estambul, donde es fácil encadenar los cubatas con el café del desayuno sin cambiarse de calle.

Lo descubren, sorprendidos, algunos jóvenes oficiales, ya vestidos de civil, que no se esperaban tanta 'marcha', ni que fuera tan fácil escuchar música española en cualquiera de los muchos bares ubicados en un quinto piso, donde se baila hasta la madrugada. **Lo español está de moda en Estambul**, y viniendo del buque Elcano quizás no haga ni falta el uniforme blanco con oro en las mangas para mantener alto el pabellón del marino seductor.

laopinióncoruña.es » Mar

Bruselas descarta el sistema de derechos transferibles para la gestión de la pesca

La CE tampoco incluirá en su propuesta de reforma de la Política Pesquera Común la revisión del principio de estabilidad relativa como criterio de reparto entre países de las posibilidades de captura

MANUEL BARRAL A CORUÑA La Comisión Europea rechaza el sistema de derechos individuales y transferibles de pesca como alternativa de gestión para la reforma de la Política Pesquera Común (PPC) -que se revisará en 2012 y entrará en vigor al año siguiente-, en contra de lo que reivindica el sector pesquero español y gallego. La comisaria europea de Pesca, Maria Damanaki, aseguró ayer al secretario general de la patronal pesquera española Cepesca, Javier Garat, que en la propuesta de Bruselas para modificar la PPC no se incluirá este sistema "puesto que la mayoría de los países de la UE lo rechazan".

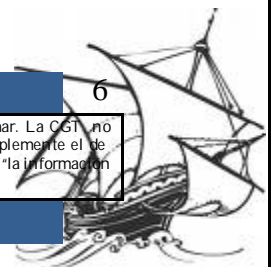
La máxima responsable comunitaria en materia de pesca también descarta modificar el criterio de reparto de las posibilidades de captura entre países -el conocido como principio de estabilidad relativa- por el mismo motivo. De esta forma, dos de las principales reivindicaciones de los armadores gallegos se ven frustradas antes de que los propios países de la UE inicien las negociaciones para reformar la política pesquera.

En el caso de los derechos de pesca, el sector reclama que puedan ser transferibles, "cumpliendo así las normas comunitarias de mercado interior", mientras que sobre la

TRABAJANDO POR LOS DERECHOS DE LOS MARINOS

6

Nota: Este boletín es una recopilación de las diversas noticias que aparecen en una pluralidad de medios que recogen información sobre la mar. La CGT no comparte necesariamente las opiniones vertidas ni puede contrastar de modo general la veracidad de lo publicado. Nuestro objetivo es simplemente el de difundir la información a todos aquellos que de otro modo no tendrían de recursos, medios o tiempo para realizarlo. Si la frase que dice que "la información es poder", fuese cierta, cuanto nos alegraría que estuviéramos echando una mano a su parte.



estabilidad relativa pide que se revise y sea dinámica. La flota no entiende que los países mantengan invariables desde 1983 sus posibilidades de captura pese a la diferente evolución que ha tenido la pesca en cada uno de ellos.

"La comisaria ha sido clara sobre los derechos transferibles y la estabilidad relativa. Creo que no quiere desgastarse en temas que ve difícil que salgan adelante por la oposición de la mayoría de países de la UE", indicó Garat tras reunirse con Damanaki en Bruselas, junto a otros representantes de la flota española.

La propuesta de los armadores gallegos que sí podría aceptar el Ejecutivo comunitario es la de pasar de un sistema de gestión basado en los Totales Admisibles de Capturas (TAC) y cuotas a otro centrado en el esfuerzo pesquero, sobre todo en las pesquerías mixtas. La patronal española defendió ante la comisaria europea la convivencia de los dos sistemas "eligiendo uno u otro en función del que vaya mejor para la pesquería". "La comisaria mostró sus dudas, por las dificultades de control de la pesca al haber dos sistemas distintos, pero no quiso mojarse", matizó Garat.

Entre los temas abordados por Damanaki y los representantes de Cepesca también estuvo la piratería en el Índico y la preocupación de los palangreros gallegos ante la posibilidad de que los ataques e intentos de secuestro se sigan extendiendo hacia el sur. La comisaria lamentó que "no se ha hecho lo suficiente para acabar con el problema" pero aseguró que la UE está trabajando para ampliar el campo de acción de la operación Atalanta contra la piratería frente a las costas de Somalia, para que cubra a toda la flota pesquera.

Los armadores también plantearon a Damanaki los problemas existentes para la implantación del diario electrónico de a bordo, a lo que ella se limitó a decir que había que cumplir el reglamento comunitario que establece su uso.

La comisaria europea de Pesca, Maria Damanaki, aseguró ayer a la flota española que ve "difícil" encontrar una solución al problema derivado del recorte del 93% en el cupo de pesca de bacaladilla en el Cantábrico. "Es consciente de la gravedad de la situación pero asegura que la decisión se tomó en el Consejo de Ministros, por mayoría, por lo que es difícil dar marcha atrás", explicó el secretario general de la patronal pesquera española, Javier Garat. Los armadores alegaron que el destino de las capturas en el norte y en el sur es distinto - producción de harinas y aceites frente a consumo humano- y defendieron la separación en dos stocks, pero no obtuvieron ninguna respuesta.

Valencia acoge hoy la jornada sobre el nuevo marco portuario en clave nacional

Está prevista la asistencia de representantes de puertos como Melilla o Vigo, además del presidente de ANAVE, Adolfo Utor

[VM](#), 26/01/2011

Valencia acoge hoy la jornada -debate sobre el nuevo marco portuario y su incidencia en el sector así como en la economía nacional. La jornada ha sido organizada por el Foro de Infraestructuras y Servicios y la Comisión de Transportes del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos así como la propia Autoridad Portuaria de Valencia (APV).

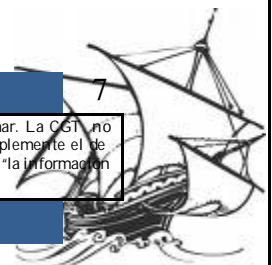
Está prevista la asistencia de representantes de puertos (como Melilla o Vigo o de la AP Valencia) así como el presidente de ANAVE y presidente de la naviera Baleària, Adolfo Utor.

Además, intervendrán miembros de Adif, Fomento u otras organizaciones representativas del sector logístico y portuario.

Rafael Aznar, presidente de Valenciaport, junto a Mercedes Aviñó, decana de la demarcación de Valencia del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y Julián Sastre, Vicepresidente del Foro de Infraestructuras y Servicios serán los encargados de clausurar la jornada, que espera contar con elevada asistencia.

TRABAJANDO POR LOS DERECHOS DE LOS MARINOS

Nota: Este boletín es una recopilación de las diversas noticias que aparecen en una pluralidad de medios que recogen información sobre la mar. La CGT no comparte necesariamente las opiniones vertidas ni puede contrastar de modo general la veracidad de lo publicado. Nuestro objetivo es simplemente el de difundir la información a todos aquellos que de otro modo no dispondrían de recursos, medios o tiempo para realizarlo. Si la frase que dice que "la información es poder", fuese cierta, cuanto nos alegraría que estuviéramos echando una mano a su parte.



Colisión buque con grúa

Jorge Selma, 25/01/2011

Se nos plantea la cuestión si al hacer la maniobra de acercamiento de un buque a muelle, por exceso de empuje este golpea con el muelle y grúas ubicadas en el mismo, si tal golpeo puede considerarse como abordaje y aplicarse la normativa propia del abordaje.

No contiene el Código de Comercio una definición de abordaje y lo propio acontece con el Convenio de Bruselas de 23 de septiembre de 1910, para unificación de ciertas reglas en materia de abordajes, y el Convenio de Londres de 20 de octubre de 1972, por el que se aprobó el Reglamento internacional para prevenirlos. Pero dicho silencio no impide entender que el término está destinado a designar la colisión o contacto entre dos o más buques. Ese es, en todo caso, el supuesto fáctico previsto como hipótesis en la mayoría de los artículos del Código de Comercio reguladores de la materia. Así, el artículo 826 ("si un buque abordase a otro..."), el 827 ("si el abordaje fuese imputable a ambos buques."), el 828 ("..caso en que no pueda determinarse cuál de los dos buques ha sido causante del abordaje"), el 830 y el 831 ("si un buque abordare a otro.."), el 832 ("si.. un buque..abordare a los inmediatos a él."), así como el 834 ("si los buques que se abordan...") y el 839 ("si el abordaje tuviere lugar entre buques españoles..."). Lo mismo cabe decir del Convenio de Bruselas de 23 de septiembre de 1910 y del Reglamento Internacional para prevenir abordajes, a la vista de los artículos 1, 2.2, 3 y 4 del primero y de las reglas 8º y siguientes del segundo. Ello sentado, como la grúa no tiene la consideración de buque, al carecer de la característica de flotabilidad (arts. 146 del Decreto de 14 de diciembre de 1956, por el que se aprobó el Reglamento del Registro Mercantil – en relación con la disposición final segunda de la Ley 19/1989, de 25 de julio- y 8.2 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante), en principio no estaríamos ante un abordaje propiamente dicho.

El que la colisión de un buque con una grúa colocada en el muelle no constituya abordaje, por las razones expuestas, no significa que las normas que regulan la responsabilidad en caso de choque entre dos buques no sean aplicables a aquel otro supuesto, por medio del método de integración analógica, en la medida en que se le de la igualdad jurídica esencial o eadem ratio decidendi (art. 4.1 C.C.), pues examinando la cuestión a la luz del art. 834 del Código de Comercio, esto es, de las normas generales sobre responsabilidad extracontractual, una vez aceptado aunque fuera a efectos dialécticos el siniestro por el que se reclama es un abordaje.

En conclusión podríamos decir que los daños causados a la grúa se podrían redamar en virtud de una responsabilidad civil extracontractual con aplicación de las normas del Código Civil y la normativa propia de fondo, del abordaje, recogido en el Código de Comercio y Convenio de Bruselas.

Jorge Selma

Socio fundador del Gabinete Jurídico Selma & Illueca, Abogados, especialistas en Transporte

TRABAJANDO POR LOS DERECHOS DE LOS MARINOS

8

Nota: Este boletín es una recopilación de las diversas noticias que aparecen en una pluralidad de medios que recogen información sobre la mar. La CGT no comparte necesariamente las opiniones vertidas ni puede contrastar de modo general la veracidad de lo publicado. Nuestro objetivo es simplemente el de difundir la información a todos aquellos que de otro modo no dispondrían de recursos, medios o tiempo para realizarlo. Si la frase que dice que "la información es poder", fuese cierta, cuanto nos alegraría que estuviéramos echando una mano a su parte.

