

txalupa

KOSTALDEKO GARBIKETA

LA ITB

OROIMENEZ

NORMAS DE NAVEGACION

PORTUONDO KIROL ONTZIEN ELKARTEA
NEGUA 2014

EDITORIALA

Bazkide agurgarriak:

2013'eko batzar orokorra, aldaketa garrantzitsuak sortu diren inflexio-puntu bat, izan da. Elkartearen kudeaketa egokiagoa izateko, barne-funtzionamendurako arauak onartu ditugu, gure araudiak jorratuz. Araua hauek, denboraz garatu eta hobetu egingo diran, lehenengo pasu bat izan da. Beste aldetik, portaerako araudi bat sortu egin dugu, inguruneke adeitasuna eta bizikidetzako hoetzeko asmoz. Proposamen honek izan zuen onespina, oso ezuste pozgarria izan zen guretzat, zeren nahiz eta eztabaida bat sortarazi (eta hau ona da), ea aho batez onartu zen. Honek, ildo berean jarraitzeko, indarra ematen digu, beste alderdi batzuk kudeatzeko, elkarte batzordea eta bere partaideen eginkizunak adibidez. Lan guzti haeuk egiteko, betiko muduan, zuen iritzia eta iradiokizunak eskatuko ditugu, nahiz eta zuen erantzunekin gainezka egiteko arriskua izan.

Beste aldetik, elkartearen neurria egokitzeko beharra duela argi eta garbi esan genuen, txalupeen kopurua jasangarri bat lortu egin behar dugu, eta hau ikuspuntu guztietatik ikusita izan behar da, ingurunea, biztanle eta erabiltzaileen bizikidetzako eta erakundeena, hain zuzen ere. Ez da gure asmoa inori kanpora botatzea, nahiz eta antza ez zen guztiz argi gelditu, batzarrean azaldu genuen moduan, eta are gutxiago erabili araudi hau hori egiteko. Erreminta berri batzuk sortu ditugu, barne-funtzionamendua hobetzeko, eta orain behar denean, eta soilik horrelako egoeratan, erabili ditzakegu. Gauza bat oso argi izan behar dugu, 350 txalupa ez dituztela inoiz onartuko Portuondoko ontzitegian, eta guk ez ba dugu egoera hau egokitzen, beste batzuek egingo dutela,

eta euren gogorragoa izan da. Batzordetik borondatezko bajak sortzarazteko, ahaleginak egingo ditugu, noski, baina ez dugu inor botako elkartetik, ez ba daude diziplinazko arrazoi larriak. Hurrengo gaia garrantzitsua, ontzitegiaren mententze lanen profesionalizatzea, da. Lanak era amankomuna batez egitea oso ondo dago, bai egia da, danak buztitzen ba gara, batez ere. Beti pertsona berdinak, besteentzat nork bere burua eskaintzea, ez da onartzekoa. Nire ustez elkarteko partaide multzo batek ez du ulertzen elkartearen funtzionamendua zein dan. Elkarreak edota batzordeko partaideok mantenuko zerbitzuak egin behar ditugula, pentsatzen dute. Ez gara kapazak ikuspuntu hau aldarazteko, antza, horregatik, zerbitzu hauek, nork eta zein kostuetan eman ahal dizkigun, bilatzeko bidea hartu dugu. Eta amaitzeko, agur bero bat eta ontzitegian ikusi arte.

EDITORIAL

Estimados socios:

La asamblea 2013 ha sido un punto de inflexión, en el que se han producido cambios importantes. Nos hemos dotado de un régimen de funcionamiento interno que desarrolla los estatutos para ser más operativos en la gestión de todo lo que tiene que ver con la asociación. Estos procedimientos son un embrión que espero que se amplíe, adapte y mejore con el tiempo. Asimismo nos hemos dotado de una normativa de comportamiento, con la que se pretende mejorar aún más la convivencia y el respeto al entorno. Nos quedamos gratamente sorprendidos de la buena acogida que tuvo esta propuesta, que aunque generó debate (y esto es bueno), se aprobó casi por unanimidad. Esto nos da ánimos para continuar trabajando en esta

línea y desarrollar más aspectos organizativos, como lo referente a la junta y sus miembros. Como siempre, debemos pedir vuestra opinión y vuestras sugerencias, aun corriendo el riesgo de vernos abrumados por el aluvión de comunicaciones.

Por otro lado, hicimos énfasis en la necesidad de redimensionarnos, de buscar el número de barcos que puedan ser sostenibles desde todos los puntos de vista, que sean soportables por el medio, que permitan una convivencia cordial y que sean tolerables por parte de las instituciones. A pesar de que lo intentamos explicar bien en la asamblea, creo que no ha quedado suficientemente claro que no se pretende echar a nadie, y mucho menos se pretende instrumentalizar el reglamento y la normativa para tal fin. Es más al contrario, ahora que se dispone de herramientas ejecutivas, utilizarlas sólo si es necesario. Lo que es importante entender es que 350 barcos no nos los van a aceptar nunca, y tomamos la iniciativa nosotros o la tomarán por nosotros y contra nosotros. Por ello, la actitud va a ser tal que se favorezcan las bajas voluntarias. Pero no vamos a expulsar a los socios, si no hay motivos disciplinarios graves.

El siguiente aspecto a implementar es la profesionalización de los cuidados del fondeadero. Está bien trabajar de manera comunitaria, siempre que se involucre todo el mundo. Lo que no puede ser es que se sacrifiquen siempre los mismos. Estoy convencido que hay una parte de la asociación que no entiende cómo funciona, y cree que la Asociación o la Junta debe proporcionar los servicios de mantenimiento. Dado que parece que no somos capaces de variar ese punto de vista, lo que vamos a hacer es buscar quién puede darnos dichos servicios, y a qué coste.

Y para acabar, un saludo para todos, y nos vemos en el fondeadero.

txalupa

ZB. 14 . 1. 2014

Azaleko eta Kontrazaleko argazkiak:

Ekaitza
Alfonso Elejabarrieta

Arduradunak:
Alfonso Elejabarrieta

Kolaboratzaileak:
Javier Caballero
Asier Etxebarria
José Herraiz

Aleak:
400 (Dohainik)

Argitaratzailea:

Portuondo Kirol Ontzien Elkarte



Sukarrieta - Bizkaia

www.asociacionportuondo.org

asociacionportuondo@gmail.com

tfno: 664791191

**Sabino Arana, 10 C
48395 Sukarrieta**

Contacto Revista:
txalupaaldizkaria@yahoo.com



Noticias Breves

Contacto

Hemos cambiado el correo electrónico de la asociación. A partir de ahora este es nuestro e_mail:

asociacionportuondo@gmail.com

Por otra parte seguimos queriendo actualizar nuestra lista de correos de asociados, ya que, como ya sabéis, a partir de ahora, las comunicaciones oficiales entre los socios y la junta directiva, se van a realizar exclusivamente por este medio. Por este motivo os pedimos que nos escribáis un mensaje al correo de la asociación desde el vuestro, indicando quienes sois, para que actualicemos dicha información. También sabemos que hay un número grande de socios, cuyo correo ya tenemos, pero otros no nos lo han enviado nunca, y hay quien ha cambiado de dirección respecto a la que tenemos registrada. Por todo esto pedimos un esfuerzo a todos para que, lo antes posible, podamos actualizar dichos datos.

Identificación de Embarcaciones

Vamos a implantar un sistema de identificación de las embarcaciones pertenecientes al fondeadero, mediante unas pequeñas etiquetas identificativas. A fin de garantizar su correcta adhesión, algún miembro de la junta se pasará a colocarla. Si tienes alguna observación que hacer, por favor envía un correo electrónico a **asociacionportuondo@gmail.com** y nos pondremos en contacto contigo.

Colaboración con la Revista Txalupa

Si quieres tomar parte en la revista, comentar alguna opinión sobre los artículos y fotografías publicados, publicar alguna fotografía o artículo de tu interés o escrito por ti, o simplemente colaborar en su elaboración, aportando ideas, trabajo, etc, escribe un mensaje a esta dirección y estaremos encantados de atenderte,
txalupaaldizkaria@yahoo.com

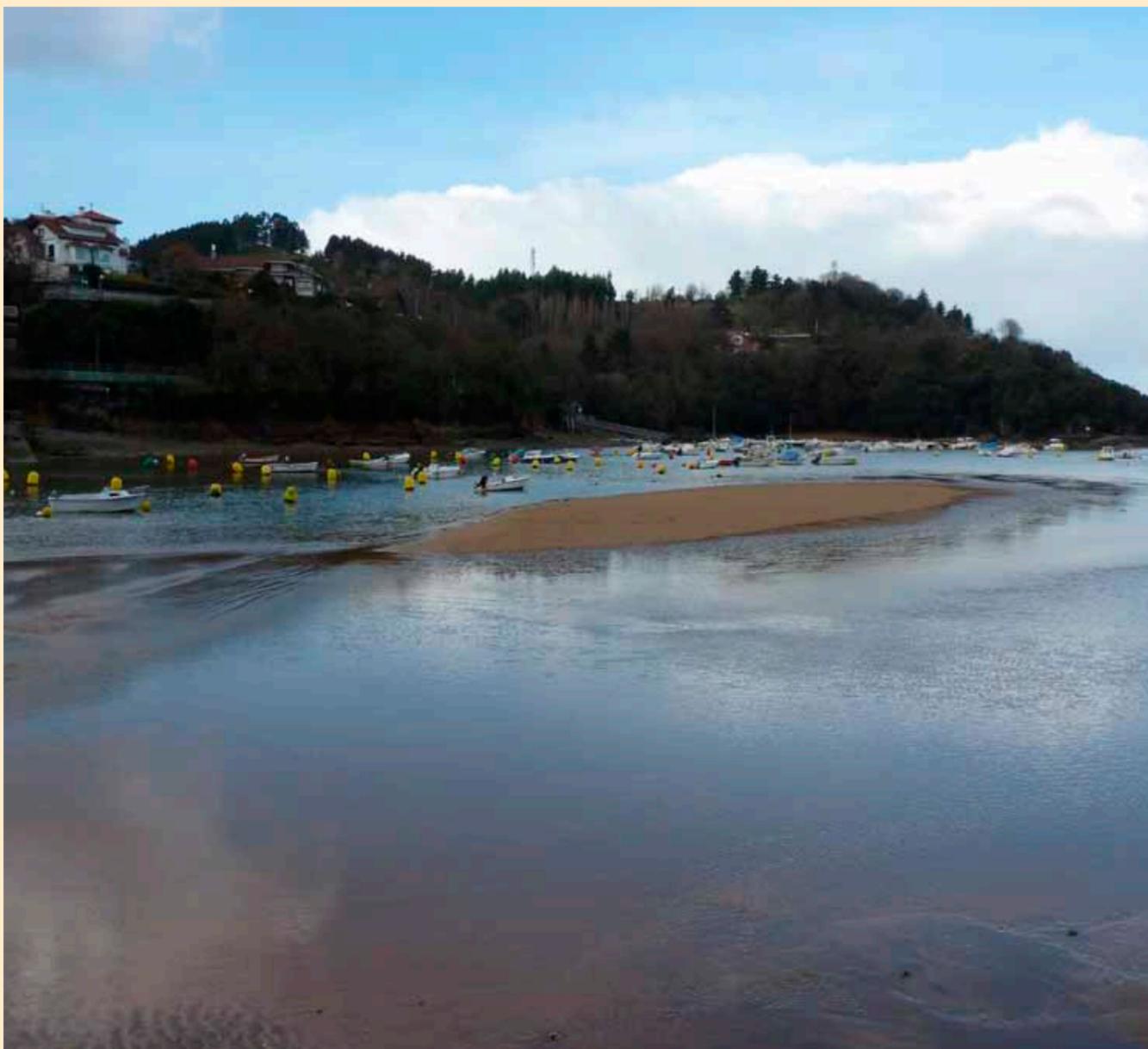
El Fondeadero en Invierno

No está de más recordar que, si dejamos la embarcación en el agua en invierno, hemos de ser responsables y periódicamente comprobar el estado de la misma, de las amarras y de la maroma. Más aún en el caso de que no sea autoachicable, para evitar desagradables sorpresas en forma de hundimientos.

Tened en cuenta que no hay mucha gente pululando por el fondeadero, y que además, los escasos usuarios no siempre disponen de tiempo y/o ganas de cuidar los bienes de terceros, bien sea por escasez de tiempo o por las condiciones meteorológicas.

Además, las repercusiones de un hundimiento no se limitan a la embarcación propia, sino que afectan a todas las de la maroma, así como a las colindantes.

Nuestro consejo es que, si no se va a usar la embarcación en invierno, se saque del agua. Nos ahorraremos dedicación, trabajo y posibles disgustos.



Técnica / Legislación

La ITB

¿Es imprescindible la I.T.B. para el seguro?

Existe una gran cantidad de propietarios que, por desconocimiento, poseen los Certificados de Navegabilidad de sus barcos caducados. Otros muchos conocen dicha

Circunstancia, pero piensan que al no estar utilizando el barco en caso de siniestro en el pantalán, o en la planchada, la compañía les cubrirá., la gran mayoría de los usuarios, piensan o quieren Pensar que con el recibo del seguro abonado, la compañía esta obligada a atender el siniestro, bastante alejado dela realidad.

En el mejor de los casos esto puede acabar denunciado y sancionado por la Capitanía Marítima correspondiente con una falta grave contra la Ley de Puertos y del Estado de la Marina Mercante incumpliendo el artículo 115.2 k de la ley 27/1992 de la ley de puertos y de la marina mercante **“El incumplimiento por los navieros, capitanes y patrones de las normas sobre reconocimientos y certificados del buque y de sus elementos”** .

En el caso de verse involucrados en un accidente se pueden, casi con toda seguridad, ver en la desagradable sorpresa que su compañía de seguros rechace el siniestro. Pero, ¿cómo es posible esto, si tenemos pagado el recibo del seguro? Pero mi embarcación estaba

amarrada en el pantalán, y no estaba navegando? ¿Tienen derecho a rechazarme el siniestro? La respuesta es clara y contundente: tienen derecho y lo harán.

Imaginemos que hemos producido un daño con importantes daños materiales, o lo que es peor, con importantes daños personales, en el caso de daños materiales la compañía

Casi con toda seguridad, rechazará el siniestro, en el caso de daños personales o a terceros, probablemente se vea en la obligación de atender los daños del tercero, pero una vez indemnizados nos los repercutirá a nosotros , las consecuencias son extremadamente graves.

Una póliza de seguro seguro está constituida por:

1. Las condiciones generales. En ellas se encontrarán detalladas las garantías de la póliza, destacando aquello que cubre y garantiza y todo aquello que no cubre y no se garantiza. Todo ello en términos generales y comunes para todas las pólizas de embarcaciones.

2. Las Condiciones Particulares que definen el riesgo concreto, en función de la información que nos ha facilitado en el cuestionario-solicitud, y en la que figuran las garantías, capitales y resto de condiciones suscritas. Allí se define con claridad el bien que esta cubriendo, y los límites indemnizables que para ese

bien concreto se han pactado. Todo ello se ve complementado con los suplementos que durante la vida de la póliza puedan emitirse por modificaciones posteriores del riesgo. La Compañía se obliga a la reparación del daño y/o pago de la indemnización correspondiente a cada una de las garantías que figuren contratadas de forma expresa en condiciones particulares, de acuerdo con los límites establecidos en las mismas, y con arreglo a lo establecido en las presentes condiciones generales.

En todo condicionado general que acompaña a nuestra póliza de seguro, nos encontramos con la siguiente cláusula: **“Exclusiones Generales comunes a todas las garantías”**

1. Siniestros ocurridos cuando la persona que, en el momento del siniestro, lleve la custodia o manejo de la embarcación no posea la titulación obligatoria exigida por las disposiciones en vigor y/o esté fuera de las prescripciones y reglamentos de la Administración.

2. Incumplimiento de los preceptos establecidos por la Administración Española en materia de certificados, matriculación, inspección, material de seguridad de navegación o análogo.

3. Pérdidas, daños o gastos originados por innavegabilidad de la embarcación, entendiéndose por tal la falta de mantenimiento y conservación de la misma, deber que corresponde en todo momento al Tomador y/o asegurado, según lo exigido por las disposiciones, prescripciones y reglamentos en vigor de la Administración

en materia de certificación de embarcaciones.

Es decir, la conclusión es clara y contundente: **¡mucho cuidado con los certificados caducados!** y no tanto por la posible sanción administrativa que puede conllevar, sino por las posibles consecuencias derivadas de un siniestro.

La gran mayoría de las pólizas están realizadas cumpliendo el El Real Decreto 607/ 1999, de 16 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro de Responsabilidad Civil de Suscripción Obligatoria para embarcaciones de recreo o deportivas, el cual únicamente obliga a cubrir 96.000 euros en daños materiales, y 240.000 euros en

daños personales, si nuestro barco se incendia y quema los barcos mas cercanos nuestra compañía solo cubrirá los daños producidos hasta los 96.000 € de daños materiales, por lo que recomendamos aumentar voluntariamente la responsabilidad civil material y personal, hasta un mínimo de 600.000 €, o incluso superior .

LEGISLACIÓN APLICABLE

• La Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro. • Real Decreto Legislativo 6/ 2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados. • Real Decreto Legislativo 7/ 2004,

de 29 de octubre, por el que se aprueba el Texto refundido del Estatuto Legal del Consorcio de Compensación de Seguros. • Real Decreto 607/ 1999, de 16 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro de Responsabilidad Civil de Suscripción Obligatoria para embarcaciones de recreo o deportivas. • Real Decreto 2486/1998, de 20 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados. • Al Código de Comercio y demás legislación que durante la vigencia de este contrato pueda ser aplicable.

Ignacio Goñisolo.

Kostaldeko Garbiketa Eguna

Kostaldeko garbiketa eguna, 2012 urtean, lehenengo biderrez egin genuenean, arrakastatsua izan zela ikusita, eta gure inguruarekiko konpromisoa finkatzeko, elkarteko batzordekoek, 2013ko ekitaldia egitea erabaki genuen. Atzerapen batzuk, arrazoi desberdinegatik, izan genituen, baina azkenean iraileko lehenengo egunetan egitea, itsasaldia kontutan hartuta noski, erabaki genuen. Bigarren ekitaldia honen berri azkenengo batzar orokorrean zabaldu, eta Busturialdeako herrietan kartelak ipini genuenean, ez genuen espero hain arrakastatsua izango zenik. Sukarrietako parkean,



frontoian ondoan, hasi ginen elkarten eta antolatzen, markatutako orduan.

Desde el comienzo nos dimos cuenta que había tenido éxito nuestra convocatoria, vimos llegar a personas solas, familias con niños, grupos que se habían puesto de acuerdo

entre ellos, y personas voluntarias, que no eran muy conocidas por nosotros como habituales en el fondeadero. Esto nos confirmó la idea de que nuestra convocatoria había sido exitosa, a pesar de que el pronóstico del tiempo no era bueno, y de que a primera hora



de la mañana había estado lloviendo.

En un buen ambiente de camaradería y colaboración, repartimos los guantes y las bolsas de plástico, hicimos grupos de trabajo y nos repartimos las zonas a limpiar, Toña, Portuondo, pozo Urrutia, costa de Txatxarramendi, marcamos los puntos donde acumular la basura recogida, y tras dar algunas instrucciones básicas de actuación y seguridad, empezamos la tarea. Aquí debemos decir que contamos con la colaboración del ayuntamiento de Sukarrieta, que nos colocó algún contenedor para la recogida de dichos materiales.

Era bonito ver a los niños esforzarse por ser el que más recogía, o el que mejor localizaba donde estaban los desperdicios. Como es de suponer recogimos de todo, algunas cosas realmente increíbles. Muchos desperdicios generados por nuestra actividad de navegación, pero mucho otros



que realmente la única explicación que podemos encontrar, a que aparezcan por ahí, es que para muchas personas, aún hoy en día, el mar sigue siendo su basurero particular. Recogimos gran cantidad de bolsas con basura de todo tipo, plásticos, metales, redes viejas con anzuelos, cuerdas, botellas, latas, y muchas más cosas, algunas de ellas inno-

brables. Con todo ello, como podéis ver en las fotos hicimos varios montones de basuras, y a mediodía dimos por finalizada la jornada.

Como lo prometido es deuda, repartimos una camiseta del club a cada participante en la jornada de limpieza, y nos fuimos al txiringuito de Toña a recuperar fuerzas y líquidos, degustando una buenas tortillas y unos buenos zumos. Es de agradecer también lo bien que nos sirvieron y trataron aquí, todo hay que decir como siempre lo hacen.

Después de charlar amigablemente y comentar las vicisitudes de la jornada, nos despedimos, citándonos para el año que viene, en el mismo sitio y en fecha a determinar, para seguir aportando nuestro granito de arena a la sostenibilidad de nuestro litoral.

Hau izan zen, pasaden urteko garbiketaren jardunaldia, talde-lana, laguntasuna eta giro ona, labor esateko. Aurtengo garbiketa ekitaldian, zuek, ingurune zaintzeko gogoia duzuen guztiak, gurekin Portuondon egotea, espero dugu, merezi du eta.



Breves

Temporales

Los últimos temporales han causado estragos en el fondeadero. Se han movido todos los muertos, se ha roto alguna maroma, y hemos perdido la mayoría de los txintxorros. Por lo que habrá que afrontar gastos extra de material. Al menos, el año pasado se repusieron la mayoría de las cadenas, con lo que ahorraremos en ese apartado.

Telefono

La Asociación dispone de un nuevo teléfono:

664791191

Aviso a los Todos los Socios Reparación de Amarres

Fechas de la convocatoria: Sabado 5 y Domingo 6 de Abril.
Hora de la convocatoria: 10:00 de la mañana.
Lugar: Embarcadero de Portuondo

Reparaciones en el Fondeadero

Se recuerda a todos los socios, la obligación de asistir para colaborar en la reparación de sus amarras. Este año se dispondrá de un equipo especializado, y es preciso que cada propietario acuda, para reparar tanto la maroma principal, como sus propias amarras.

Twitter

Hay una cuenta en twitter donde tenemos intención de colgar mensajes:

@AERPortuondo

Coutas

Como todos los años, pasaremos, a los socios, las cuotas anuales durante la segunda semana de marzo.

Colaborar con los Miembros de la Junta

Si quieres colaborar con la Junta, o tienes cosas que aportar para el mejor funcionamiento de la asociación, mándanos un correo electrónico y cuéntanos lo que creas que, entre todos, podríamos hacer:

asociacionportuondo@gmail.com



Usos y Abusos

El pantalán de Portuondo, en invierno, sirve de refugio para todo tipo de embarcaciones. Incluso para las de aquellos, que quieren y piden que este desaparezca. Sin comentarios.



ACTA DE LA ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA DE LA ASOCIACIÓN DE EMBARCACIONES DE RECREO PORTUONDO DE SUKARRIETA CELEBRADA EL 30 DE AGOSTO DEL 2.013

Reunidos en los locales de AZTI (Isla de Txatxarramendi) de Sukarrieta, a 18:15 horas del 30 de agosto de 2013, según convocatoria debidamente notificada por el Sr. Presidente D. Javier Caballero, se da comienzo por el Sr. Presidente a la Asamblea, tratándose los siguientes puntos del Orden del Día:

1.º Lectura y Aprobación, si procede, del Acta de la Asamblea Ordinaria anterior

Se procede a la lectura y aprobación por unanimidad el Acta correspondiente a la Asamblea Ordinaria celebrada el 31 de Agosto del 2012

2.º Presentación y Aprobación, si procede, de las cuentas correspondientes al ejercicio 2.012 – 2.013

Expone el tesorero las cuentas correspondientes al ejercicio 2.012 – 2.013, poniendo a disposición de los asociados todas las facturas y libreta, siendo el saldo resultante a 28 de Agosto de 2013 de 8.497 Euros, no existiendo en este momento ninguna cuota de socios pendiente de abono.

Se han realizado pagos por valor de 35.712 Euros frente a los 28.725 Euros recaudados, debido a gastos realizados en el ejercicio 2.011 – 2.012 pero satisfechos en el ejercicio actual.

3.º Resumen de actuaciones realizadas en el fondeadero en el ejercicio 2.012 – 2.013

Toma la palabra el Presidente, Javier Caballero y realiza un resumen de las actuaciones acontecidas desde la última Asamblea General, comenzando por la paralización de la retirada del pantalán a principios de Septiembre del año pasado. Este hecho se logró gracias a la involucración de los asociados y pone de manifiesto como, cuando nos unimos, somos capaces de conseguir objetivos ambiciosos. Hemos podido disfrutar un año más del pantalán, pero esto no significa que el mismo esté salvado.

Se han producido cambios y reorganizaciones en la Junta directiva, que se adoptaron para proporcionar mejoras de funcionamiento, y ahora, en el momento de hacer la valoración de los mismos, veremos cuáles se mantienen y cuáles se revierten a la situación anterior.

A continuación, repasa el Presidente ciertos aspectos dignos de mención.

1.- Comunicaciones.

La Asociación no cuenta con un medio eficaz de comunicación con los asociados. Se ha intentado forzar un cambio en el canal, fomentando la utilización del correo electrónico, y a tal fin se procedió a la cancelación del contrato de teléfono de que se disponía. Aunque se ha dado un impulso al correo electrónico, existen asociados que no disponen de ordenador y que tiene dificultades para contactar con la Junta Directiva. Además, en caso de emergencias, la inmediatez de la respuesta puede ser fundamental.

Se comunica como desde Agosto de este año, la Asociación dispone de un local cedido por el Ayuntamiento para la realización de sus reuniones, donde se ha procedido a la instalación de un buzón, en el que se puede depositar cualquier documento o información que se desee hacer llegar a la Asociación o a su Junta Directiva. Está situado este local y el buzón en Sukarrieta, calle Sabino Arana, 10-c, en la antigua botika, junto a Zaldúa (hoy Bekereke). Las sugerencias son bienvenidas.

Otro punto importante, que ha sido puesto de relieve por algunos socios, es la desatención a los aspectos más sociales de la AERP. Principalmente esto se debe a que el perfil de la junta es más de gestión, lo que ha hecho que se haya priorizado otros asuntos. Esto no quiere decir que no haya actos sociales, como la cena (que este año se va a cancelar por inasistencia) o la jornada de limpieza de litoral, que iniciamos el año pasado y que esperamos repetir y convertir en tradición.

2.- Gestión de la atención al socio y de la ordenación del fondeadero.

Se han reasignado estas funciones de manera que se va a intentar ser más ecuanímenes y evitar malas interpretaciones. Como todos los cambios, puede haber inicialmente perturbaciones en el funcionamiento, por lo que si pide un poco de paciencia.

3.- Profesionalización y subcontratación de los trabajos.

A pesar de que tenemos constancia de que este año, tal y como veremos a continuación, se han efectuado muchas reparaciones e intervenciones en el fondeadero, existe la impresión de que no se han hecho todas las reparaciones debidas (circunscrito a tres líneas).

Por un lado, los que se han involucrado en los trabajos saben que se ha hecho mucho y por otro lado, existe en algunos pocos socios la percepción es que faltan cosas. La causa de ello es que estas líneas no pueden manipularse del modo convencional, por no quedar en ningún momento en seco. Aunque es posible trabajar en estas líneas, hay que hacerlo con temperaturas de agua elevadas pues implica nadar. Debido a ello, se ha contactado con una empresa de servicios submarinos (Olatu) que cuenta con amplia y reconocida experiencia en el área de instalación y mantenimiento de fondeos

para realizar los trabajos de mantenimiento de estas líneas con su participación. Si se puede, y hay que entender que hay muchos impedimentos legales, jurídicos y de responsabilidad, intentaremos extender esta subcontratación a otros ámbitos de la conservación de las amarras. Así sabremos todos valorar mejor lo que supone tener y mantener un fondeadero, y si es necesario, se pagará un precio real por tenerlo.

Resumen de Actuaciones 2013			
INTERVENCIONES FONDEADERO 2013			
11 cuerdas cambiadas	20%	80 €	880 €
10 cuerdas reparadas	18.5%	10 €	100 €
227 sujetacables cambiados	25%	2.6 €	590 €
60 tensores cambiados	58%	8.3 €	498 €
630 m cadena cambiados	40%	6.5 €	4095 €
220 grilletes de 5/8"	34%	1.7 €	374 €
35 grilletes de 7/8"	16%	2.0 €	70 €
4 boyas amarillas	4%	108 €	432 €
16 boyas intermedias	5.6%	26 €	416 €

630 m de cadena equivalen a 110 tramos de cadena, con 220 grilletes de 5/8". También equivalen a 1575 Kg. de cadenas, 155 Kg. de grilletes, 86 Kg. de sujetacables y a 300 horas-persona de trabajo (como mínimo). El coste del material os lo hemos presentado, las horas, aunque sean a 10 €, son 3.000 €

Se muestran por parte del Presidente, unas fotografías cenitales del fondeadero de los años 2006, 2008, 2009, 2010 y 2011, que permiten observar la reducción hasta casi la desaparición del canal secundario del fondeadero, y la entrada hacia la costa del canal principal, afectando fundamentalmente a las tres líneas externas del talde B.

4.- Calendario y planificación de tareas.

La experiencia de este año indica que ajustarse a un calendario, sobre todo en el ámbito de las reparaciones en el fondeadero, permite que los trabajos se hagan de manera eficiente, con poco impacto y sin denuncias externas. Se espera que se pueda mejorar cara a 2014, para que haya todavía menor repercusión exterior.

5.- Participación.

Derivado del punto anterior, por criterios de eficiencia y disponibilidad, las convocatorias para los trabajos se han hecho a los habituales. Está claro que es necesaria una mayor participación de los asociados. Se ha estado a punto de enviar una comunicación a los socios para que participen, pero en el último momento se ha desestimado. Sin embargo, se siguen necesitando caras nuevas, y lo ideal sería que se participara por iniciativa propia.

6.- La nueva propuesta de normas de comportamiento.

Somos muchos y además estamos siendo estrechamente vigilados por algunos elementos. Es por ello que debemos aprender a comportarnos de una manera más civilizada, no podemos ir por ahí de cualquier manera y comportándonos como energúmenos pues esto no nos ayuda en absoluto, todo lo contrario, puede ser la causa que están esperando algunos para echársenos encima. Además, entendemos que las buenas prácticas ayudan a la convivencia y al cuidado del entorno. Es por ello que se presentará para su aprobación el documento de Propuesta de Normas e Instrucciones de Navegación y Seguridad en las Aguas Marítimas de Urdaibai.

7.- Planteamiento de reglamentación interna.

La dificultad que entraña la gestión de más de 350 asociados, con sus particularidades y casuísticas específicas, no es manejable, si se quiere hacer bien, a no ser que se establezcan procedimientos para las diversas situaciones que se suelen dar habitualmente, como bajas, cesiones, intercambios, etc. No se puede confiar esto a la memoria de nadie. Por ello proponemos que nos dotemos de ciertos procedimientos estándar de trabajo para que se registren perfectamente las cosas y la gestión sea eficaz y sencilla.

8.- Situación legal.

Indica el Presidente que el abogado de la Asociación, Jabier Aldamiz Etxebarria, resumirá con más detalle la situación, pero expresa su sensación de que seguimos igual de mal o peor en cuanto a la inseguridad jurídica que tenemos, con grave riesgo de que nos quiten el pantalán, y siempre con la posibilidad de que Costas nos eche a todos. Mientras tanto, lo que nosotros estamos persiguiendo, la concesión de la lámina de agua, Murueta ya lo ha conseguido, sin oposiciones ni problemas. ¿Cómo lo ha hecho? Pues primero, y más importante, la dimensión de uno y otro fondeadero, son siete plazas contra 350. Luego la forma de hacerlo, no plantear una situación sobrevenida que se convierte en una "patata caliente", sino ir construyendo todo paso a paso. Además han sabido encajar el proyecto en el entorno, cosa que siempre nos han cuestionado de nuestra situación.

Por otro lado, también está el Gobierno Vasco ultimando la Ley de puertos, y estamos intentando que se nos considere explícitamente en la ley, y convirtirnos en lo que se denomina "instalación náutico – recreativa". Así obtendríamos amparo y cobertura legal y zanjaríamos este asunto.

9.- Txintxorros.

Los txintxorros, uno de los grandes logros de la asociación, son un continuo quebradero de cabeza por la dejadez en su uso y cuidado, por una parte de los socios. Esto lleva a que a pesar de ser diligentes en el mantenimiento, siempre estén en mal estado. Lo cual genera frustración en los responsables de mantenimiento de los txintxorros, y malestar en aquellos que realmente los usan y los cuidan. Este año se han rescatado, por parte de socios que se encontraban en Portuondo, cinco veces los txintxorros. Aparte, se encontró uno en Izaro, bastante destrozado, recuperado por miembros de la Junta.

Por ello, para evitar que no se amarren, por un lado, y que no haya llaves de los txintxorros en posesión de no socios, se va a implementar un sistema de candado que obliga a amarrar bien para poder recuperar la “llave”, que será una ficha especial, similar al funcionamiento de los carritos del supermercado. Se repartirá 1 llave por socio, gratuitamente. En caso de pérdida la segunda se cobrará a 50€.

4 ° Situación del Fondeadero

Toma la palabra el abogado de la Asociación, Jabier Aldamiz-Etxebarria desglosando los problemas legales actuales del fondeadero, centrándose en primer lugar en la situación del pantalán.

Como ya se sabe, el año pasado se dictó por el Jefe de la Demarcación de Costas una resolución por la que se ordenaba la retirada, lo cual se debía llevar a efectos en septiembre de 2012. Sin embargo, la retirada del pantalán se logró paralizar, gracias a toda la presión que logramos hacer socialmente y en los medios, y, sobre todo, por hallarse el pantalán dentro del ámbito de concesión que está siendo objeto de litigio entre la Asociación y el Patronato, hasta que se resuelva el litigio.

En otro orden de cosas, el procedimiento contra el Patronato sigue su curso, si bien ha transcurrido casi todo el año en un debate procesal intenso, debido a que el Secretario de la Sala del TSJ ha decidido echar del procedimiento al Ayuntamiento de Sukarrieta, únicamente por darnos la razón (allanarse) como codemandado. El TSJ ha entendido (en contra de lo que interpreta siempre, cuando el codemandado es el Abogado del Estado) que es un fraude procesal, y, literalmente, le ha echado del procedimiento.

Se espera que haya sentencia antes del verano que viene, por lo que la situación es preocupante, por la incertidumbre del resultado, y se hace conveniente que se vuelva a tramitar otra solicitud de concesión menos ambiciosa, reduciendo el número de embarcaciones y la superficie de ocupación. Según se intuye de todas las conversaciones mantenidas con agentes, el Patronato y las asociaciones que se oponen al fondeadero quizá sí serían favorables a un planteamiento así, habida cuenta de que en 1989 había casi 200 embarcaciones a la gira, que ocupaban una superficie mayor aun que la que se requeriría. Esta es una de las cuestiones que deberá trabajar la Junta de la Asociación con el Ayuntamiento, si queremos que el año que viene siga habiendo botes en el fondeadero.

Por otra parte, al tener conocimiento, a través de CAUERPE, de la tramitación de un proyecto de Ley de Puertos de Euskadi, hemos incluido en las alegaciones previas de la Coordinadora a Puertos que se considere como instalaciones náutico-recreativas Portuondo, y Arketas, y que el Gobierno Vasco tome posesión de ambos, ya que se le transfirieron en 1982 junto con el puerto de Mundaka (“instalaciones portuarias de la ría de Mundaka”), y, desconocemos por qué, jamás ha tomado posesión de los mismos. Esta, evidentemente, sería la fórmula más sencilla y directa para regularizar el fondeadero, pero no sabemos si este proyecto de Ley proseguirá o no irá a ningún lado.

Finalmente, siguen presentándose ataques al fondeadero y a la navegación en la ría, con la tramitación de documentos que tienden a limitarla o a prohibirla. Por ello, se hace necesario un código de conducta que respeten los asociados: que no se corra en la ría (no hace falta ir a 20 nudos del pantalán a Laida, como hacen algunos), que no se tire basura al mar, que no se haga esquí acuático en la ría (que evidencia una velocidad ilegal), que no se ancle en la orilla de Laida y se deje el bote un poco más lejos, que se trate de no navegar cerca de la playa de Toña... Ya que estas conductas solo dan argumentos a quienes quieren acabar con esta práctica centenaria, y que se dedican a sacar fotos a estas actuaciones. No podremos conseguir que los no socios las cumplan, pero si las cumplimos todos nosotros ya es un gran avance.

5 ° Aprobación, si procede, del Reglamento de Régimen Interior y del documento de “Normas e Instrucciones de Navegación y Seguridad en las Aguas Marítimas de Urdaibai”

Toma la palabra el Secretario de la Asociación, Jose Herraiz, que brevemente explica los motivos que han llevado a la redacción de un Reglamento de Régimen Interior, fundamentalmente la complejidad en la gestión de determinados procesos internos y la falta de capacidad sancionadora por parte de la Asociación para poder imponer las decisiones tomadas a los socios que incumplan.

Se genera un debate sobre la voluntad y el objetivo del reglamento interno, existiendo diversas sensibilidades, esforzándose la junta directiva en dejar claro, que no existe una voluntad de “echar” a socios, pero sí de resolver multitud de situaciones que dan lugar a la picaresca y a el uso de los bienes de la asociación por personas ajenas a la misma, con la connivencia de muchos asociados. El objetivo final es la reducción del número de asociados para poder transmitir a los diferentes actores involucrados en el proceso de legalización del pantalán, nuestro grado de involucración con las directrices recibidas por prácticamente la totalidad de ellos: Reducir el número de amarres.

Se interpela sobre cual ha sido el baremo que se ha utilizado para definir la gravedad de los incumplimientos en los

procesos redactados del Reglamento de Régimen Interior, explicando la Junta Directiva, que siempre se ha fijado en base al concepto de reversibilidad de las acciones, de no perjudicar al socio y darle la posibilidad de enmendar sus errores. Por eso un cambio de embarcación no consensuado es falta grave, pues genera un perjuicio importante a la asociación, y no es fácilmente subsanable, mientras que no informar de un intercambio de plaza es falta leve, por los mismos motivos.

Se solicita por parte de uno de los asistentes, que se proceda al voto de los procesos presentados de uno en uno, en lugar de al refrendo del documento en su totalidad, a lo cual se accede, con el siguiente resultado:

- Permuta de Amarres: Aprobado por unanimidad.
- Cambio de Embarcación: Aprobado por unanimidad.
- Cesión de Amarres: Un voto en contra, todos los demás asistentes a favor.
- Obligatoriedad de Seguro: Aprobado por unanimidad.

De esta manera queda aprobado el Reglamento de Régimen Interior, que es un documento vivo e irá evolucionando a lo largo del tiempo. Se anexa a esta acta el documento aprobado por la Asamblea General.

A continuación, Igor Gezuraga presenta a los socios el documento “Normas e instrucciones de navegación y seguridad en las aguas marítimas de Urdaibai”, el cual se adjunta igualmente al acta de la sesión. El documento es aceptado por la Asamblea con felicitaciones por su contenido.

6° Jornada de Limpieza del Litoral

Toma la palabra Alfonso Elejabarrieta, que recuerda como ya el año pasado se llevó a cabo esta iniciativa, la cual creemos que es de mucho interés para la Asociación tanto interna como externamente. De nuevo transmitir a los agentes del entorno nuestro compromiso con el cuidado de la naturaleza, es primordial y con actos como este, lo dejamos claro con el ejemplo.

La jornada se llevará a cabo el 7 de Septiembre, para lo cual se emplaza a los asociados a participar y reunirse a las 11 de la mañana en el frontón de Sukarrieta. Se recuerda que se trata de una actividad que se puede realizar en familia y que la Asociación proveerá del material necesario (guantes, bolsas...). A la finalización del mismo, se servirán algunos pinchos y refrescos.

7° Dimisión y Renovación de la Junta Directiva

Se informa por el Secretario que según disponen los Estatutos, debe dimitir toda la Junta en pleno, y, si bien no se ha planteado candidatura alternativa según disponen los Estatutos, se da traslado a la Asamblea para que se presente alguna candidatura diferente a la actual.

Ante la ausencia de alternativas, se expone la propuesta de candidatura formulada por varios miembros de la actual Junta Directiva, y plantea la siguiente distribución:

Cargo	Nombre	Función
Presidente	Javier Caballero	Portavoz AERP, ordenación de embarcaciones y representante legal
Vicepresidente	Igor Gezuraga	Relaciones con las instituciones
Secretario	Jose Herraiz	Coordinador de actividades internas y gestión de documentación y datos
Vicesecretario	Alfonso Elejabarrieta	Revista y comunicaciones en Euskera
Tesorero	Jose Mari Uribarri	Mantenimiento libro de cuentas, gestión de pagos y cobros
Vocal	Asier Etxebarria	Página WEB y comunicaciones informáticas
Vocal	Eneko Goiri	Gestión y mantenimienot de Txintxorros
Vocal	Javier Atutxa	Mantenimiento de amarres
Vocal	Eleder Elguezua	Mantenimiento de amarres

Con respecto a la Junta Directiva del año anterior, causan baja Roberto Barinaga, Iñigo Pascal y Javier Landa, a los cuales se agradece su dedicación.

La plancha presentada como Junta Directiva es aprobada por unanimidad, así como los cargos y funciones planteados.

En consecuencia, se decide por unanimidad nombrar Presidente a D. Javier Caballero Olartua, Vicepresidente D. Igor Gezuraga, Secretario a D. José Herraiz Garay, Vicesecretario a D. Alfonso Elejabarrieta Iraruegi, Tesorero a D. Jose Mari Uribarri, y vocales a D. Asier Etxebarria, D. Eneko Goiri Llodio, D. Javier Atutxa Mentxaka y D. Eleder Elguezua.

La asamblea aprueba facultar al Presidente y al Tesorero, solidariamente, para abrir y cerrar cuentas corrientes, fondos y depósitos bancarios que estimen oportunos. Se faculta también a la Junta Directiva, para que en caso necesario proceda a la emisión de una derrama a los socios, como máximo del doble de la cuota anual.

8. ° Presentación del Presupuesto 2.013 – 2.014

El tesorero presenta el presupuesto elaborado por la nueva Junta Directiva para el ejercicio 2.013 – 2.014:

- Cuotas: mantenimiento de las cuotas del ejercicio anterior, a saber:
 - Eslora menor de 5 metros: 75 euros

- Eslora mayor de 5 metros: 90 euros
- Socios en el canal y sin amarre: 65 euros
- Total ingresos, 28.725 euros, giro en Marzo 2.014
- Detalle Presupuesto:

MATERIALES	UNIDADES	TOTAL
Cadenas 6 mts.	100 X 50 €	6.000 €
Cadenas 5 mts.	50 X 40 €	2.000 €
Refuerzos Boyas	20 X 15 €	300 €
Cordadas	3 X 300 €	900 €
Tirantes	180 X 2 €	360 €
Grilletes 1/2 pulgada, 5/8 y 7/8	270 X 2 €	540 €
Grapas sujetacables	100 X 3 €	300 €
Aros inoxidable	100 X 2,50 €	250 €
Muertos	20 X 75 €	1.500 €
luz	12 X 40 €	480 €
Excavadoras	3 fines semana	6.000 €
Choferes	3 fines semana	1.000 €
Remos	10 X 30 €	300 €
Revista (3 publicaciones)		5.500 €
Seguro		2.100 €
Comunicaciones		1.500 €
Varios		4.000 €
TOTAL		24.683 €

- Cuadro Financiero 2.013 – 2.014

COUTAS	28.725 €
SALDO	8.497 €
PENDIENTE DE COBRO	0 €
COUTAS+SALDO+PENDIENTE DE COBRO	37.222 €
PRESUPUESTO	33.100 €

9º Ruegos y preguntas

Se comenta que la revista de la Asociación en formato papel, es algo anacrónico, y con un peso muy alto en los gastos de la Asociación (20% del presupuesto) y pide que se estudie su viabilidad en formato electrónico. Otros socios toman la palabra en sentido contrario, defendiendo el formato en papel, generándose un debate que finaliza con la encomienda a la Junta Directiva de analizar la viabilidad de hacer convivir los dos formatos, cosa que ya sucede en la actualidad, pero facultando al socio la elección de no recibir el formato papel.

Se sugiere que las nuevas llaves de los txintxorros estén numeradas e individualizadas, lo cual será estudiado para intentar troquelarlas por la Junta Directiva.

Sin más asuntos que tratar se cierra la Asamblea a las 21:00

V.º Bueno Presidente

Secretario

Reglamento de Régimen Interior

Estimados Asociados:

Como se aprobó el la última asamblea, y en aplicación del artículo 36º de los nuestros estatutos, hemos redactado un Reglamento de Régimen Interior, quedando este de la siguiente manera:

PERMUTA DE AMARRES

Se entiende como tal el intercambio del lugar de amarre asignado por la Junta Directiva entre dos asociados. La permuta tendrá carácter definitivo. No se contempla el cambio de ubicación por amarre invernal del 1 de Noviembre al 30 de Abril. Paso1: Solicitud de la permuta por e_mail (asociacionportuondo@gmail.com) a la Junta Directiva con los nombres de los socios, embarcaciones, esloras y ubicación en las amarras de cada una de ellas.

Paso2: Aceptación de la solicitud por la Junta Directiva y notificación por e_mail a los socios de la fecha de la reunión de la Junta Directiva donde se analizará la solicitud.

Paso3: Análisis de la viabilidad de la solicitud presentada, especialmente en lo referente a esloras similares. Toma de resolución en reunión de la Junta Directiva y reflejo de la misma en Acta.

Paso4: Notificación mediante e_mail a los socios de la resolución de la Junta.

El incumplimiento del procedimiento o el no acatamiento de la resolución de la Junta Directiva será contemplado como infracción leve.

CAMBIO DE EMBARCACIÓN

Se entiende como tal el cambio de la embarcación del Asociado por una embarcación diferente, ambas de su propiedad.

Paso1: Solicitud del cambio de embarcación por e_mail (asociacionportuondo@gmail.com) a la Junta Directiva con las características de la nueva embarcación, especialmente la eslora de la misma.

Paso2: Aceptación de la solicitud por la Junta Directiva y notificación por e_mail al socio solicitante de la fecha de la reunión de la Junta Directiva donde se analizará la solicitud.

Paso3: Análisis de la viabilidad de la solicitud presentada, especialmente en lo referente a la posibilidad de acomodar la eslora en el puesto de amarre asignado. Toma de resolución en reunión de la Junta Directiva y reflejo de la misma en Acta.

Paso4: Notificación mediante e_mail al socio de la resolución de la Junta.

El incumplimiento del procedimiento o el no acatamiento de la resolución de la Junta Directiva, será contemplado como infracción grave.

CESIÓN DE AMARRES

Se entiende como tal la cesión temporal del puesto de amarre asignado a un tercero, socio o no de la Asociación. La cesión tiene carácter temporal y no podrá llevarse a cabo por un período superior a dos años, continuos o discontinuos. La titularidad, derechos y deberes como Asociado continuarán siendo del socio cedente.

Paso1: Solicitud de la cesión del puesto de amarre por e_mail a la Junta Directiva con las características de la embarcación que ocupará temporalmente el puesto cedido, especialmente la eslora de la misma y datos del armador de la embarcación beneficiaria de la cesión.

Paso2: Aceptación de la solicitud por la Junta Directiva y notificación por e_mail al socio solicitante de la fecha de la reunión de la Junta Directiva donde se analizará la solicitud.

Paso3: Análisis de la viabilidad de la solicitud presentada, especialmente en lo referente a la posibilidad de acomodar la eslora en el puesto de amarre asignado. Toma de resolución en reunión de la Junta Directiva y reflejo de la misma en Acta.

Paso4: Notificación mediante e_mail al socio de la resolución de la Junta.

En el caso de cesión a un no socio, deberá de justificar la tenencia del seguro obligatorio de Responsabilidad Civil, y formalizar expresamente renuncia a cualquier reclamación a la Asociación por el uso de nuestras instalaciones.

El incumplimiento del procedimiento o el no acatamiento de la resolución de la Junta Directiva, será contemplado como infracción grave.

OBLIGATORIEDAD DE SEGURO

Definición: Desde el 1 de julio de 1999, es obligatorio disponer de un seguro de responsabilidad civil para las embarcaciones de recreo, incluyendo las motos náuticas, según aparece regulado en el RD 607/1999, de 16 de abril.

El seguro obligatorio tiene por objeto cubrir la responsabilidad civil derivada de los daños materiales y personales, así como perjuicios que sean consecuencia de ellos, que por culpa o negligencia se causen a terceros, al puerto o a las instalaciones marítimas, como consecuencia de colisión, abordaje y, con carácter general, por los demás hechos derivados del uso de embarcaciones en las aguas marítimas españolas, así como por los esquiadores y objetos que éstas remolquen en la mar.

La Junta Directiva de la AERP, no está capacitada para el control de la suscripción de los Asociados del seguro obligatorio indicado por la ley. Sin embargo, ante cualquier sospecha o necesidad de verificación, podrá solicitar a cualquier Asociado la presentación fehaciente de su cumplimiento de esta obligación legal.

No tener el seguro en regla o no satisfacer a los miembros de la Junta Directiva de verificación de su tenencia, será tipificado como infracción muy grave.

Oroimenez

Julián e Isabel Silva

Cuando el otro día me propusieron escribir unas líneas sobre mi padre – Julián Silva – y mi hermana – Isabel Silva –, conteste rápidamente y sin pensarlo que sí. Ahora me doy cuenta de que una cosa es tener los recuerdos y las vivencias (muy cercanos, por cierto) y otra es ponerlos por escrito. Voy a intentar hacerlo desde la vinculación de ambos con Pedernales – Sukarrieta.

La relación de nuestro padre con Urdaibai viene de antiguo, pues ya de niño pasaba los veraneos familiares en Mundaka. Continuamente nos recordaba aquellos baños y los buenos amigos que tenía allí. Tras un tiempo de ausencia, nuestros padres se instalaron en Sukarrieta, viviendo en diversas casas, primero en la zona de la plazuela y finalmente en el rascacielos.

Si había algo que a nuestro padre le gustaba de Pedernales (como a todos en general) era el ambiente familiar y cercano, lejos del alboroto y ajeteo de otros lugares de verano. Además en el pueblo tenía a sus grandes amigos y uno en especial que era Antonio Damborenea (para nosotros el tío Antón). Ambos estaban muy unidos, compañeros de estudios, médicos; con familia numerosa (5 hijos, prácticamente de las mismas edades) y una afición, que para ellos era su GRAN AFICIÓN: LA PESCA. Y tanto la pesca en la mar como la pesca de la trucha. En verano, como más disfrutaban era yendo a pescar bonito, lubinas, chicharros...daba igual,



el caso era estar en la embarcación, en el mar.

Recuerdo nuestro primer bote, el “Chichu”, que era un chinchorro de madera, auxiliar de un barco inglés, barnizado y con chumaceras, que siempre se perdían (se caían al agua) y entonces teníamos una buena bronca. Un año, se rompió el amarre y lo recuperamos en San Sebastián. Pues bien, “Chichu” era el nombre cariñoso con el que le llamaban a nuestro padre sus hermanos y amigos, así que ahora ya sabéis por que ese apelativo se convirtió en el nombre del primer bote y de las siguientes embarcaciones de los Silva.

Con el transcurso del tiempo y a medida que la pesca se le iba haciendo cuesta arriba, se fue centrando cada vez más en otra afición que era la de ir a coger quisquillas. Todas las mañanas que había marea baja allí estaba, con su cesta y su quisquillero, disfrutando del día y pasando un buen rato. Esos momentos, unidos a los baños en el Pozo de Urrutia que nunca perdonaba cuando llegaba de trabajar de Bilbao eran los momentos que a mi padre le hacían sentirse un privilegiado por haber elegido



Pedernales.

Sobre nuestra hermana, mi querida hermana Isabel, si hay algo que le ha caracterizado ha sido su buen ánimo, alegría y su sonrisa, nunca tenía pereza para nada y siempre estaba dispuesta a ayudar y a alegrar a los demás.

La verdad es que la pesca no le decía nada, pero fue una gran apasionada de Pedernales, su gran afición: ir a la playa, y sobre todo a la playa de Laida. Según, se levantaba se asomaba al balcón, y lo primero que hacía era mirar el tiempo y la marea; si lucía el sol y avistaba algún bote o ferry, inmediatamente llamaba a sus amigas para ir a su playa favorita, Laida. La verdad es que creo que ella y Elena eran las primeras en llegar, yo creo que lo hacían para que no les quitaran el sitio y mira que es grande la playa....Todos los años, a principios del verano elegían cuidadosamente la zona, generalmente la “punta”, en la que se instalarían, junto con el resto de la cuadrilla, durante toda la temporada y que consideraban como suya.

Isabel, gran apasionada de Pedernales, iba por ser uno de los lugares que más tranquili-

dad le transmitía y a la vez que más actividades le ofrecía y de las que disfrutó enormemente. Entre otras, le gustaba todo lo relacionado con los botes; el “paseo a Laida”, aprovechar los primeros soles en la Rampa, el aperitivo sin hora, el banco del txiringuito, ir a cenar con sus amigos. Para ello se pasaba la semana esperando la llegada del viernes y al salir de la oficina junto con sus hijos y Germán su marido, poner rumbo al pueblo. De todas formas, Isa era consciente que estas ganas y esta ilusión no se pue-

den tener si no tienes la suerte de tener unos buenos amigos y ella los tenía. Así, aprovechaba para estar con su cuadrilla, siempre dispuesta a organizar y a unirse a cualquier plan que le propusieran, tanto aquellos como sus hermanos. Además, conocía a todo el mundo – no es muy difícil en Peder- y se llevaba bien con todos. Cómo no se iba a llevar, si su vitalidad era contagiosa y su optimismo llenaba de alegría a todos, mayores o pequeños que se le acercaban. También disfrutó enormemente de las fiestas,

comenzando por San Juan y terminando el último Lunes de Octubre, no sin antes pasar por “San Ignacios” en Laida, que creo que era junto con las de Pedernales, las que más le gustaban.

Por ello, aunque su silla ya no esté en primera línea de playa, aunque no la veamos sonreír, todos aquellos que tuvimos la gran fortuna de conocerla, sabemos que el espíritu de Isabel seguirá siempre en Pedernales.

Familia Silva



Portuondoko Negu Gogorra

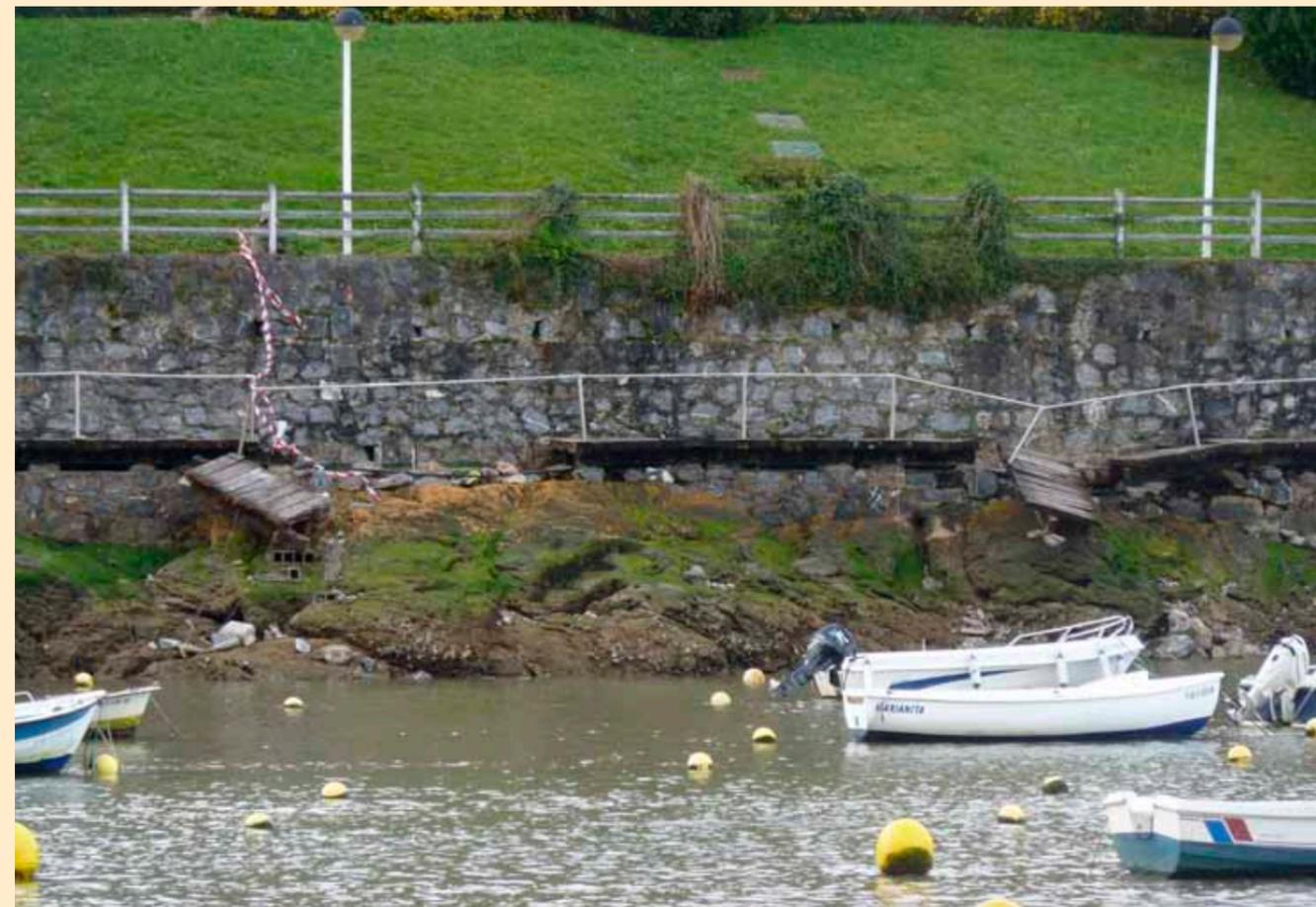
Negu hau oso gogorra izan da. Leku askotan, itsasoak duen indarraren eragina, ikusi dugu, eta nahiz eta gure ontzitegian, txikizioak hain handiak ez izan, kalte batzuk ere jaso ditugu. Argazki sorta honetan, batzuk ikusi ditzakegu, eta ze polita dan gure ingurunea neguan, baita ere.

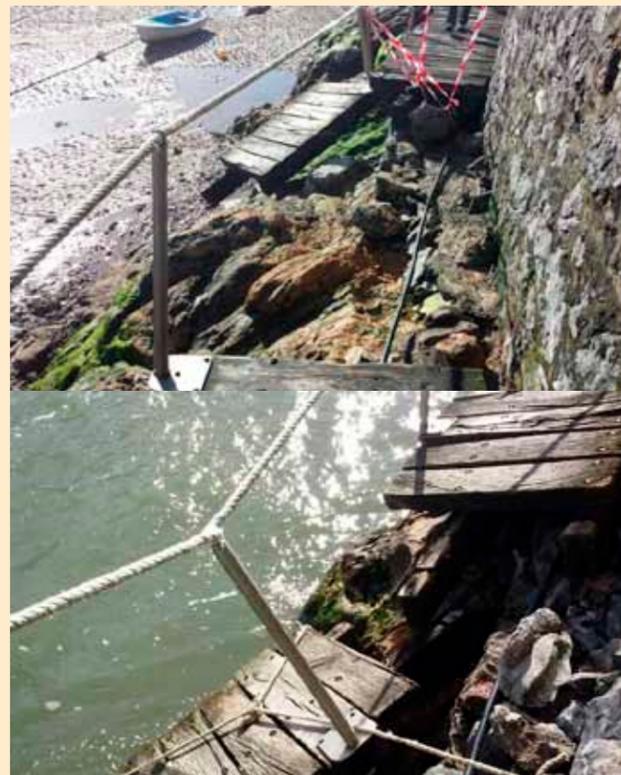
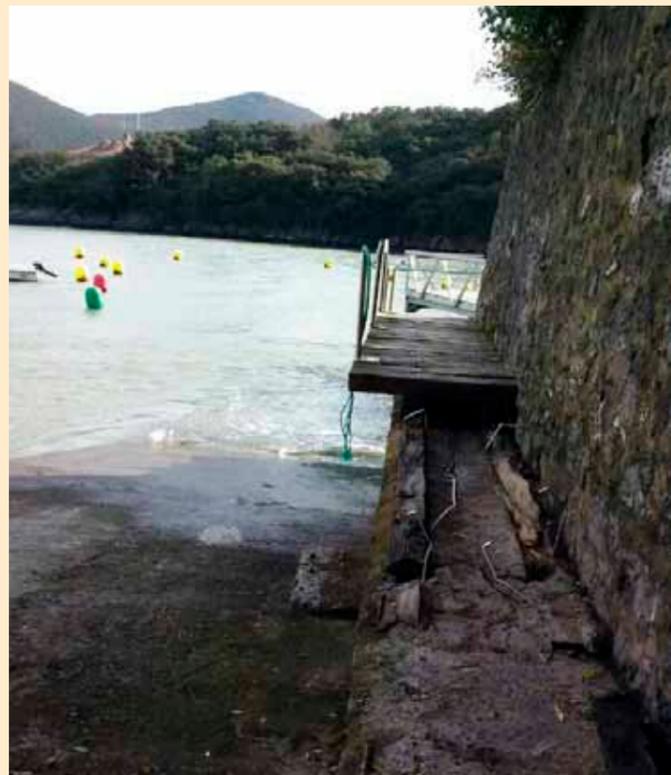


La ensenada un buen refugio de las olas, quizás ¿un buen puerto?



Las olas llegaron hasta San Antonio





Lineas destensadas, muertos movidos, el muro de Urrutia roto, el paseo de Toña roto...



Luz de invierno



NORMAS E INSTRUCCIONES DE NAVEGACIÓN Y SEGURIDAD EN LAS AGUAS MARÍTIMAS DE URDAIBAI.

Introducción y Objeto

El presente documento recoge un decálogo de recomendaciones que todos los miembros de la Asociación de Embarcaciones de Portuondo hacen propio para el disfrute y uso náutico en Urdaibai.

El objeto del documento es dar respuesta a una necesidad inherente al propio uso responsable de un entorno protegido como es la Reserva de la Biosfera de Urdaibai.

Queremos avanzar en la protección del medio, estableciendo límites a las distintas actuaciones náuticas de los asociados de cara a minimizar el impacto derivado de nuestra actividad lúdica.

Ámbito Legal

Esta normativa interna, toma como marco de actuación lo establecido en la Ley de Protección y Ordenación de la Reserva de Urdaibai, (Ley 5/1989). Recoge una serie de recomendaciones adicionales y sugerencias para el uso y disfrute náutico dentro del entorno de Urdaibai.

Establece un código ético de actuación e interacción con el medio y regula las condiciones para el gobierno de embarcaciones de recreo. Esta normativa interna es vinculante a todos los miembros de la Asociación y sus acompañantes, siendo el patrón el responsable de hacer cumplir lo establecido en la misma.



¿Por donde paso?



Para que cosas como estas no pasen



Y podemos disfrutar de estas otras

Normativa y reglamentación

1.- Áreas de uso establecidas para la circulación controlada de embarcaciones

El tránsito de embarcaciones se limitará a las zona intermareales y supramareales de arena, (zona P2) y canal principal de la ría (zona C1). Se debe evitar en todo caso transitar por las marismas por ser humedales de especial protección, (zonas P0 y P1).

2.- Límites de velocidades en el área de la ría

Circulación controlada de embarcaciones a motor limitándose su velocidad máxima a:

- 6 nudos entre la desembocadura del arroyo Errekaetxe (Axpe-Busturia) y la costa.
- 4 nudos en la ría, entre las desembocaduras de los arroyos Errekaetxe y el arroyo de Mape.
- 2 Nudos aguas arriba de la desembocadura del arroyo de Mape.

3.- Zonas de Amarre.

Todos los socios deberán amarrar sus embarcaciones dentro del límite de la lámina de agua establecida como fondeadero de cara a armonizar nuestros usos con las demandas a las instituciones y respeto a los demás usuarios.

- Evitar amarrar las embarcaciones frente a la playa de Toña.
- Respetar los canales de paso, evitando poner líneas de fondeo en los mismos.
- La velocidad máxima dentro del área comprendida por la lámina de agua del fondeadero es de 3 nudos, de cara a garantizar la seguridad e integridad de las embarcaciones y sus usuarios.

4.- Zonas de Fondeo.

- Se recomienda dejar un espacio de 8-10 metros entre las embarcaciones y la línea de playa, en especial en Laida. De este modo garantizamos la seguridad de los bañistas.
- El acceso a la playa será a través de un espacio abierto para embarcar y desembarcar.
- Evitar fondear embarcaciones en la playa de Toña en las horas de afluencia de bañistas.

5.- Utilización del pantalán y del embarcadero

- No dejar embarcaciones desatendidas amarradas en el pantalán o en el embarcadero.
- Evitar desembarques prolongados cuando haya otras embarcaciones esperando.
- Respetar las colas de desembarque, alineándose en orden de llegada.

6.- Uso de los txintxorros

- Los txintxorros se usarán exclusivamente para ir al amarre a por la embarcación o a devolverla.
- No usarlo para trabajos prolongados en las embarcaciones.
- No usarlo para otros usos.
- Candelarlo adecuadamente después de usar.

7.- Formas de Amarre

- Todos los socios somos responsables de la revisión y mantenimiento de las amarras, de los amarra cables y argollas y de la estacha que nos corresponda.
- Amarrar de proa y de popa con amarras a cada banda.
- Los auxiliares y embarcaciones tienen que ser vigiladas, revisadas, achicadas y mantenerse en perfecto estado de conservación.
- Debido a lo expuesto del fondeadero en la temporada invernal, se recomienda a los usuarios que no vayan a utilizar la embarcación en invierno levantar e invemar las embarcaciones. De este modo disminuirá el impacto ecológico, la conservación de las amarras y se evitarán hundimientos y colisiones con otras embarcaciones.

8.- Prevención y Seguridad

El objetivo es garantizar la seguridad de los usuarios, del medio y sobre todo de terceras personas en el disfrute de la actividad Náutica.

- Respetar siempre la prioridad de los bañistas frente a las embarcaciones.
- Respetar siempre la prioridad de los barcos sin propulsión motora frente a los barcos a motor.
- Respetar las prioridades de tránsito en los canales de paso, Babor con Babor.
- Es obligatorio dar auxilio ante una posible situación de peligro.
- Es obligatorio el seguro a terceros, la documentación en regla y los equipos de seguridad operativos.
- Es obligatorio el uso de chalecos salvavidas en niños.
- Prohibido el uso de embarcaciones a motor sin la titulación requerida.
- Respetar el número máximo de ocupantes permitido de acuerdo a la homologación del barco.

9.- Gestión de Residuos.

- Control de los vertidos, (Hidrocarburos, basuras...).
- Hacer uso de los Contenedores para los distintos tipos de residuos.
- Utilizar productos biodegradables en la limpieza de embarcaciones.
- Hacer un uso responsable del agua para la limpieza y abastecimiento de embarcaciones. Dejar el equipo recogido y ordenado una vez utilizadas las mangueras del pantalán.
- Todos los trabajos de limpieza de bajos, pintado o reparación de embarcaciones que precisen del uso de resinas, disolventes... deberán de realizarse en la rampa de Usparitza. Dejar siempre el entorno limpio y recogido.

10.- Recomendaciones Generales

- Regulaciones locales: Especial atención a los bandos temporales de la Autoridad Marítima sobre las condiciones de navegabilidad del Canal cuando se botan barcos del Astillero de Murueta.
- Respetar siempre a los demás usuarios dándoles prioridad en el uso del entorno.
- Respetar la fauna y flora del entorno y en especial en la zona de especial protección.
- Dar prioridad al Ferry en las maniobras de embarque y desembarque.
- Evitar hacer ruido elevados con las embarcaciones (motor, música).

