

Anejo N.º 13:

BALIZAMIENTO

Tabla de contenido

1. OBJETO	3
2. BALIZAMIENTO PARA LA PROTECCIÓN DEL BAÑO EN LA PLAYA NUEVA DE LA RODA	3
2.1. SITUACIÓN ACTUAL DE LA NORMATIVA DE BALIZMAIENTO	3
2.2. USO DE LA PLAYA	3
2.3. COMPETENCIAS	4
2.3.1. Competencias de Medio Ambiente, Jefatura de Costas:	4
2.3.2. Competencias del Ministerio de Fomento, Capitanías Marítimas:	5
2.3.3. Competencias de los Ayuntamientos:	5
2.4. CONCLUSIÓN	5
3. SEÑALIZACIÓN DEL BRAZO DEL ESPIGÓN	6
3.1. SEÑALIZACIÓN PROVISIONAL DURANTE LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS	6
3.2. BALIZAMIENTO DEFINITIVO	6
3.3. BALIZAMIENTO DURANTE LA ÉPOCA ESTIVAL	7

1. OBJETO

En el presente anejo, se estudiará la implantación del sistema de balizamiento durante la obra y con ella finalizada, para la seguridad de los bañistas y de las embarcaciones que naveguen cerca de la ampliación del dique objeto de este ESTUDIO DE SOLUCIONES.

2. BALIZAMIENTO PARA LA PROTECCIÓN DEL BAÑO EN LA PLAYA NUEVA DE LA RODA

2.1. SITUACIÓN ACTUAL DE LA NORMATIVA DE BALIZAMIENTO

Estas son las disposiciones más importantes que aluden a señales o balizamiento de playas, desde el punto de vista de la protección de los baños, y son las siguientes:

- La O.M. de 31 de julio de 1972 (Presidencia del Gobierno) que dicta las normas para la seguridad humana en los lugares de baño (B.O.E. de 2 de agosto de 1972).
- Real Decreto 1685/83 (B.O.E. de 4 de julio de 1983) por el que se adopta para las costas españolas el Sistema de Balizamiento Marítimo de AISM.
- Ley de Costas de 28 de julio de 1988 (B.O.E. num. 181 de 29 de julio de 1988).
- El Reglamento de la Ley de Costas aprobado por RD 1471/89 (B.O.E. de 12 de diciembre de 1989).
- La O.M. comunicada el 2 de septiembre de 1991 del Ministerio de Obras Públicas y Transportes sobre el balizamiento de playas, lagos y superficies de agua interiores, señales de temporal y tráfico portuario y balizamiento de almadrasas.
- Modificación del Reglamento de la Ley de Costas aprobado por RD 1112/92 (B.O.E. de 6 de octubre 1992).
- Ley 27/92, de 24 de noviembre de 1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (B.O.E. de 25 de noviembre de 1992).

Las disposiciones que mejor se relacionan con la señalización y balizamiento de la zona de protección de baños en las costas son las O.M. de 31 de julio de 1972 y la O.N. de 2 de septiembre de 1991.

2.2. USO DE LA PLAYA

Para la asignación de las zonas de baño se determina aplicando la Ley de Costas y su Reglamento, Ley 27/92 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y de las anteriores disposiciones no derogadas, en tanto no se opongan a éstas.

El RD 1.471/89, Reglamento General para el desarrollo y ejecución de la Ley de Costas, en su artículo 59 establece: "La utilización del dominio público marítimo terrestre y, en todo caso, del mar y su ribera será libre, pública y gratuita para los usos comunes y acordes con la naturaleza de aquel, tales como pasear, estar, bañarse, navegar, embarcar y desembarcar, varar etc."

Por lo mencionado anteriormente, se entiende que en las playas deben coexistir al mismo tiempo embarcaciones y bañistas, por lo que, si existe un conflicto de intereses entre las embarcaciones y los bañistas, hay que tratar de armonizarlo protegiendo a los bañistas mediante balizamiento o límite de velocidad, pero respetando siempre el uso legítimo de las embarcaciones en las playas.

Así es que las playas pueden estar balizadas o no por lo siguiente:

- Playas balizadas: "En las zonas balizadas estará prohibida la navegación deportiva y de recreo, y la utilización de cualquier tipo de embarcación o medio flotante movido a vela o motor. El lanzamiento o varada de embarcaciones deberá hacerse a través de canales debidamente señalizados" (Artículo 69.1 del RD 1.471/89, por el que se aprueba el Reglamento General para el desarrollo y ejecución de la Ley 22/88, de la Ley de Costas). En el caso de no cumplirse este artículo, se incurriría en una infracción tipificada como leve por el artículo 114.3.e) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante: "La navegación, salvo causa de fuerza mayor, realizada por cualquier clase de buque, embarcación o artefacto, destinado a usos deportivos, fuera de los canales balizados para acceso a la costa, en las zonas marcadas como reservadas al baño y debidamente balizadas".

- Playas no balizadas: el artículo 69.2, de la Ley de Costas, se establece que: "En los tramos de costa que no estén balizados como zona de baño se entenderá que ésta ocupa una franja de mar contigua a la costa de una anchura de 200 metros en las playas y 50 metros en el resto de la costa. Dentro de esta zona no se podrá navegar a una velocidad superior a tres nudos, debiendo adoptarse las precauciones necesarias para evitar riesgos a la seguridad humana". En este sentido, el artículo 114.4.d) de la Ley 27/92, solo tipifica como infracción "La navegación de cualquier clase de buques o artefactos en la franja de mar contigua a la costa de una anchura de doscientos metros en las playas y cincuenta metros en el resto de la costa, excediendo el límite de velocidad que marquen las disposiciones vigentes". Resulta evidente que esta zona la podrán compartir bañistas y embarcaciones, siempre que éstas no naveguen a velocidad superior a la reglamentada o efectúen maniobras inadecuadas que pongan en riesgo la seguridad humana.

2.3. COMPETENCIAS

2.3.1. Competencias de Medio Ambiente, Jefatura de Costas:

- Dictar las normas y régimen de utilización de las playas, seguridad de la vida humana en los lugares de baño y demás condiciones generales sobre el uso de aquella y sus instalaciones. (Art. 72).
- Autorizar el emplazamiento de puntos de atraque, embarque y desembarque o de aproximación a costa, fuera de los puertos, a las embarcaciones de excursiones marítimas y artefactos flotantes de recreo. (Art. 63).

2.3.2. Competencias del Ministerio de Fomento, Capitanías Marítimas:

- Limitaciones temporales al uso público del dominio público marítimo-terrestre en circunstancias excepcionales, siempre y cuando afecten a la navegación, seguridad humana y salvamento entre otras.
- Autorizar el funcionamiento de las embarcaciones destinadas a cruceros turísticos y artefactos flotantes de recreo, cuyo emplazamiento sea previamente autorizado por Costas. (Art. 111.11).
- Dar difusión mediante Bando en el B.O.P. de las disposiciones sobre zonas de baño, velocidades y autorización de embarcaciones de recreo.
- Sancionar las infracciones cometidas por las embarcaciones en relación a la seguridad en las playas.

2.3.3. Competencias de los Ayuntamientos:

- Balizar, rotular y señalizar las playas, zonas de baño y canales de acceso.
- Vigilar la observancia de los lugares de baño, de las normas específicas para la seguridad de las vidas humanas en los lugares de baño, haciendo que tanto las embarcaciones como los bañistas las respeten (Art. 6.2 ref.b).
- Sancionar en el ámbito de sus competencias, o denunciar ante el Organismo competente (Art.4 ref.c).

Los Ayuntamientos y los agentes de la autoridad, en general, pretenden dar a los bañistas el uso exclusivo de las playas, mermando con ello el uso legítimo que de las mismas han de hacer las embarcaciones. Para evitar este choque de intereses es necesario que los Ayuntamientos fijen las zonas para las embarcaciones, debidamente balizadas y rotuladas, asignándoles espacio suficiente en los porcentajes que prevé el punto 7 de las Normas de Ordenación de Playas de la Dirección General de Puertos y Costas, y del Art. 44 de la Resolución de 25 de febrero de la Conselleria de Obras Públicas de la Generalitat Valenciana.

El cumplimiento de estas normas, en especial el balizamiento de las playas, y sus canales de acceso, contribuiría a una mayor seguridad en las playas.

2.4. CONCLUSIÓN

Tras lo expuesto anteriormente, la decisión o no de balizar y señalizar la playa nueva de La Roda propuesta en este Estudio de Soluciones, no es competencia de este Estudio, sino que recae sobre el Ayuntamiento de Altea.

Así es que en este anejo no se desarrollará el diseño de la señalización de la playa. Por otro lado, se tendrá que tener en cuenta el balizamiento del espigón en ``T'', aunque se impida la navegación en la banda litoral. Como el espigón está 0.5 sobre el NMN y en periodo de oleaje puede que resulte difícil su visión, será importante señalizar este tipo de construcciones para advertir de su existencia y así evitar posibles accidentes de las embarcaciones de recreo que naveguen por la zona.

Anejo N.º 13: BALIZAMIENTO

En resumen, en el presente anejo se desarrollará el balizamiento de la modificación del actual espigón en ``T`` pero no de la zona de protección de baño ya que es competencia del municipio.

3. SEÑALIZACIÓN DEL BRAZO DEL ESPIGÓN

3.1. SEÑALIZACIÓN PROVISIONAL DURANTE LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS

Mientras se realizan las obras de alargamiento del espigó, se fondearán boyas luminosas, siguiendo las Normas de Seguridad en la Navegación, lo descrito por la Dirección General de Costas y cumpliendo con las normas de seguridad y salud laboral. Además, la señalización provisional también se instalará en el camino de acceso y extremos del espigón en ``T``.

3.2. BALIZAMIENTO DEFINITIVO

Siguiendo lo recomendado por la Asociación Internacional de Señalización Marítima (AISM), para la correcta señalización del espigón en ``T``, se realizará un balizamiento de los extremos de este. Para facilitar la navegación tanto de día como de noche, se requerirá de equipos luminosos en esta medida.

Con lo que el balizamiento definitivo deberá constar de 2 unidades de faro-baliza, que se ubicarán en los morros del espigón en ``T``. El esquema de balizamiento se puede observar en la figura 1, con la diferencia que, tras este Estudio de Soluciones, las dimensiones del espigón se modificaran y la marca cardinal Sur será desplazada unos metros más hacia este, pero conservándose su profundidad entre la isobata 4-4,5m.



Ilustración 1. Esquema de balizamiento en la playa de Nules. Fuente: Navionics

Las balizas indicaran los límites de la zona en la que se sitúa el espigón, y las marcas que se utilizaran serán cardinales Este para que las embarcaciones eviten la navegación entre la costa y la marca cardinal.

Otra opción de colocación para estas señales es sobre el morro del espigón con lo que elimina el problema que puede originar estas en periodo de oleaje y tienen la siguiente estructura:

- Infraestructura: de hormigón armado y con la cimentación sobre un dado de hormigón
- Superestructura:
 - Placa de anclaje metálica.
 - Soporte: estructura metálica, cilíndrica de 60 cm de diámetro y de 5 metros de altura, con escalera de acceso incorporada. La parte visible de este soporte (por encima del nivel medio del mar) tendrá 4 metros, y deberá ir pintada de negro y amarillo (primer y último metro negros, y los dos metros centrales de amarillo).
 - Castillete de apoyo sobre el poste metálico.

Como se ha mencionado anteriormente, la señalización es diurna como nocturna, por lo que la señalización diurna será la correspondiente a la marca cardinal del cuadrante Este (Sistema "A"). Esta señalización consta de dos triángulos negros enfrentados en sus bases.

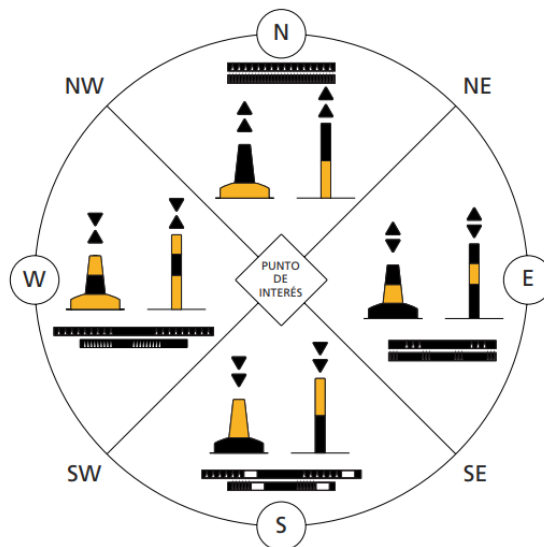


Ilustración 2. Marcas de balizamiento, marca cardinal. Fuente: Real Decreto 2391/1993

La señalización nocturna estará formada por un equipo luminoso centelleante, con luz de color blanco, accionado por generador solar, de acuerdo con las especificaciones internacionales.

3.3. BALIZAMIENTO DURANTE LA ÉPOCA ESTIVAL

En época estival, cuando hay mayor afluencia de personas y mayor actividad, el sistema de podría completarse con la instalación de una serie de boyas dispuestas a lo largo del espigón en "T". En cualquier modo, este balizamiento, como el de la banda litoral de protección, no entrará dentro de las actuaciones diseñadas, calculadas y valoradas de este Estudio de Soluciones.