

Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Secretaría General para los Servicios de Transportes

Dirección General de la Marina Mercante









SITUACION ACTUAL DEL DISPOSITIVO DE SEPARACION DE TRAFICO DE FINISTERRE

Durante el transcurso de la reunión mantenida en Londres, en el período comprendido del 23 al 27 de Septiembre pasado, denominado Subcomité de Seguridad de la Navegación (NAV 37), en la Sede Social de la Organización Marítima Internacional (O.M.I.). España presentó un proyecto de modificación del Dispositivo de Separación del Tráfico Marítimo en aguas de Finisterre, separando el actualmente en vigor hacia el Oeste la distancia necesaria con objeto de librar las zonas tradicionales de pesca en las costas gallegas. El límite más próximo a tierra de este nuevo dispositivo se encuentra a 21 millas del Faro Finisterre y libra por consiguiente el pozo de pesca denominado "GAMBOTEIRO", y el límite exterior de este dispositivo se encuentra a 34 millas.

La propuesta española fue debatida ampliamente en el Subcomité y España informó al mismo que además del sistema actual de determinación de las situaciones por medio de Racones instalados en los faros de Villano, Toriñana y Finisterre, se instalarán cuatro Estaciones Radiogoniométricas las cuales irán instaladas en Monte Beo, Cabo Villano, Monte Veladoiro y Monte Tahume. Dichas estaciones se accionarán a distancia desde el Centro Regional Coordinador de Búsqueda y Salvamento de Finisterre, situado en la cuña del Monte Enxa (Porto do Son), el cual



está equipado con medios adecuados de radiocomunicaciones en ondas métricas, hectométricas y decamétricas. El Sistema de Radiogoniometría comenzará a funcionar a principios de 1992.

La precisión en las marcaciones en este nuevo sistema será superior a 1°. Las radiocomunicaciones entre el Centro Regional y los buques se realizarán en ondas métricas y hectométricas. Este sistema, a diferencia del que funciona en otros países del Norte de Europa, se ofrecerá de manera gratuita a todos los buques que pidan información sobre la situación, asegurando de ese modo la información de la situación correcta de los buques que naveguen dentro del Dispositivo de Separación del Tráfico o en sus inmediaciones.

El Subcomité estimó que la propuesta presentada por España introducía un nuevo concepto en la Organización del Tráfico Marítimo, que podría afectar en gran medida a las futuras modificaciones de Dispositivos de Separación del Tráfico y a los nuevos Dispositivos que se fueran a introducir.

La Delegación de España estimó que éste era el mejor sistema actual de situación, ya que dada la profundidad del mar en la zona, no era posible instalar en el Dispositivo ayudas a la navegación flotantes adecuadas.

1

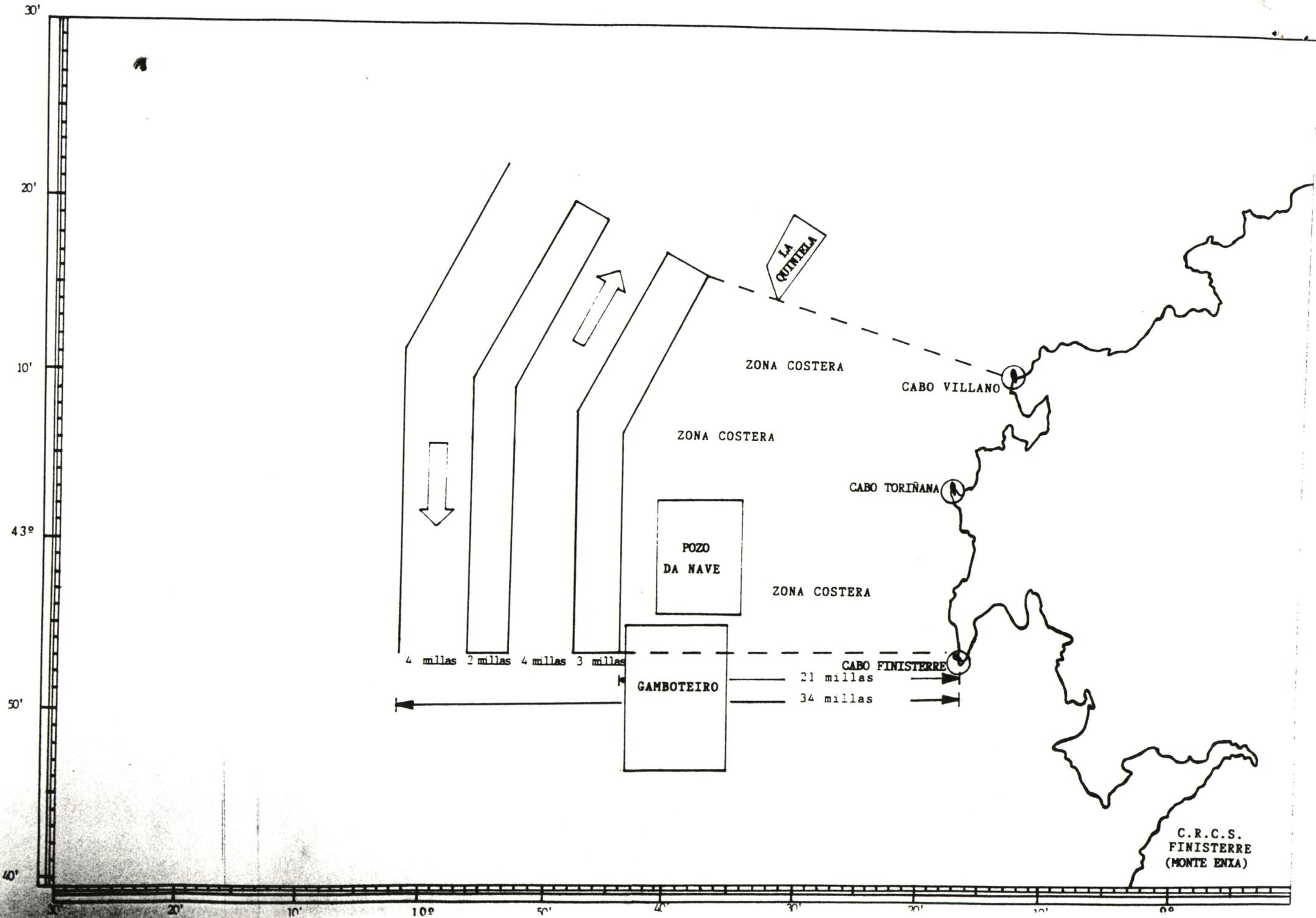
La Delegación de España informó asimismo al Subcomité, que desde el mes de Mayo de este año mantiene en la zona a un remolcador de salvamento permanentemente, que unido a dos helicópteros y demás medios que se contemplan en el actual Plan de Salvamento en las costas españolas, mantienen toda la zona del Dispositivo debidamente controlada; como, asimismo, se envían las notificaciones de los buques infractores del actual dispositivo a los países de abanderamiento de dichos buques, comunicando dichas infracciones a la Organización Marítima Internacional (O.M.I.). Esta vigilancia de la zona se mantendrá hasta que el nuevo sistema de control funcione a plena satisfacción.

España debe elaborar un procedimiento claro para la utilización del sistema radiogoniométrico de tierra, que incluya pormenores de las llamadas, comunicaciones y frecuencias que se vayan a emplear. La información sobre dicho procedimiento deberá presentarse a tiempo para el 60º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima, que tendrá lugar en Londres el próximo mes de Abril de 1992.

Para completar este sistema de seguridad en las costas gallegas, son fundamentales las instalaciones que se están completando en Monte Enxa (Porto do Son) y que serán inauguradas en un futuro próximo.

Octubre, 1991.







OFF FINISTERRE (amended scheme)

(Reference chart: Instituto Hidrográfico de la Marina, Cadiz (Spain), No.41, 1978 edition.)

Note: This chart is based on European Datum (Potsdam).

Description of the traffic separation scheme

(a) A separation zone bounded by a line connecting the following geographical positions:

- | | |
|-----------------------------|-----------------------------|
| (1) 42°52'.9 N., 9°44'.0 W. | (4) 43°17'.2 N., 9°41'.4 W. |
| (2) 43° 6'.4 N., 9°44'.0 W. | (5) 43° 7'.6 N., 9°48'.2 W. |
| (3) 43°15'.7 N., 9°37'.4 W. | (6) 42°52'.9 N., 9°48'.2 W. |

(b) A separation zone bounded by a line connecting the following geographical positions:

- | | |
|-----------------------------|------------------------------|
| (7) 42°52'.9 N., 9°53'.8 W. | (10) 43°20'.2 N., 9°48'.5 W. |
| (8) 43° 9'.2 N., 9°53'.8 W. | (11) 43° 9'.7 N., 9°56'.5 W. |
| (9) 43°19'.2 N., 9°46'.5 W. | (12) 42°52'.9 N., 9°56'.5 W. |

(c) A traffic lane for northbound traffic is established between the separation zones described in paragraphs (a) and (b).

(d) A traffic lane for southbound traffic is established between the separation zones described in paragraph (b) and a line connecting the following geographical positions:

- | | |
|-------------------------------|-------------------------------|
| (13) 42°52'.9 N., 10° 2'.1 W. | (15) 43°22'.1 N., 09°54'.1 W. |
| (14) 43°11'.3 N., 10° 2'.1 W. | |

Inshore traffic zone

The area between the landward boundary of the traffic separation scheme and the Spanish land and lying between a line drawn from position 43° 6'.7 N., 9°13'.4 W to position (3) 43°15'.7 N., 9°37'.4 W (Northern limit) and a line drawn from position 42°52'.9 N., 9°16'.2 W to position (1) 42°52'.9 N., 9°44'.0 W (Southern limit) is designated as an inshore traffic zone.

OFF TERSCHELLING AND IN THE GERMAN BIGHT (amended scheme)

Replace existing traffic separation scheme by the following:

"TERSCHELLING-GERMAN BIGHT

(Reference charts: German Federal Maritime and Hydrographic Agency 84, 1987, edition and 87, (INT 1413), 1991 edition)
Netherlands Hydrographic Office 1352, 1988 edition and 1353, 1988 edition)



TITULOS PARA
EL GOBIERNO
DE EMBARCACIONES
DE RECREO

**Dirección General de la
Marina Mercante**

Ruiz de Alarcón, 1 - 28014 MADRID

 **Ministerio de
Transportes, Turismo y Comunicaciones**



C. Arco
90

TITULOS PARA EL MANEJO DE EMBARCACIONES DE RECREO

CAPITAN DE YATE

Atribuciones:

- a) Gobierno de embarcaciones de recreo en cualquier clase de navegación.

Condiciones

- a) Estar en posesión del título de Patrón de yate.
- b) Haber realizado ciento cincuenta días de navegación en embarcaciones de recreo de crucero que deberán efectuarse con posterioridad a la obtención del título de Patrón de yate. Dichos días podrán ser sustituidos por cincuenta días de mar en las Escuelas de Navegación legalmente establecidas, en las condiciones que se determinen por la Dirección General de la Marina Mercante.
- c) Haber aprobado el examen correspondiente, que podrá realizarse antes o después de cumplir las condiciones de embarco establecidas en el párrafo anterior.

PATRON DE YATE DE ALTURA

Atribuciones

- a) Gobierno de embarcaciones de recreo de hasta 50 toneladas de arqueo bruto (en lo sucesivo TAB), en cualquier clase de navegación.

Condiciones

- a) Estar en posesión del título de Patrón de yate.
- b) Haber aprobado el examen correspondiente, que podrá realizarse antes o después de cumplir las condiciones de embarco.
- c) Haber realizado setenta y cinco días de navegación en embarcaciones de recreo de crucero después de haber obtenido el título de Patrón de yate. Estos días podrán ser sustituidos por veinticinco días de mar realizados en las Escuelas de Navegación en las condiciones que se determinen.

PATRON DE YATE

Atribuciones

- a) Gobierno de embarcaciones de recreo de hasta cincuenta TAB, en navegación que se efectúe dentro de la zona comprendida entre la costa y la línea de 60 millas paralela a la misma.

Condiciones

- a) Haber cumplido dieciocho años.
- b) Estar en posesión del título de Patrón de embarcaciones de recreo a vela y motor o de los títulos de embarcaciones deportivas a vela y Patrón de embarcaciones deportivas a motor de 1.ª clase o Patrón de embarcaciones deportivas de litoral.
- c) Haber aprobado el examen correspondiente, que podrá realizarse antes o después de cumplir las condiciones de embarco.

- d) Haber realizado setenta y cinco días de navegación en embarcaciones de recreo de crucero, que podrán ser sustituidos por veinticinco días de mar en las Escuelas de Navegación correspondientes, en las condiciones que se determinen.

PATRON DE EMBARCACIONES DE RECREO

Atribuciones

- a) Gobierno de embarcaciones de recreo de hasta 9 metros de eslora, propulsadas a vela o a motor, en este último caso con una potencia efectiva del equipo propulsor que no rebase los 300 CV, en un eje, a 600 CV, en dos ejes.
- b) Podrá efectuar navegaciones en la zona comprendida entre el puerto base de la embarcación, 30 millas contadas paralelamente a la costa y 5 millas contadas perpendicularmente a la costa.

Condiciones

- a) Haber cumplido dieciocho años de edad o tener cumplidos dieciséis con el consentimiento paterno, materno o de tutor, cuando se trate de menores no emancipados.
- b) Haber aprobado el examen correspondiente. Los candidatos podrán solicitar la expedición de este título restringido al gobierno de embarcaciones con propulsión exclusiva a motor, quedando excluidos de los contenidos específicos de embarcaciones a vela en los exámenes correspondientes.



DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

CENTRO NACIONAL DE COORDINACION DE SALVAMENTO MARITIME RESCUE COORDINATION CENTRE

PLAN DE NAVEGACION SAILING PLANNING

NOMBRE DEL BARCO _____ TIPO _____
Ship's name Type

NACIONALIDAD _____ PUERTO DE REGISTRO _____
Nationality Port of register

ESLORA _____ COLOR CASCO _____
Length Hull colour

N.º DE PALOS _____ COLOR Y TIPO DE VELAS _____
Number of masts Colour and type of sails

EQUIPO RADIO _____ PERSONAS A BORDO _____
Radio equipment People on board

PROPIETARIO _____ TELEFONO DE CONTACTO _____
Owner Contact phone

FECHA Y HORA SALIDA _____ DESTINO, FECHA Y HORA LLEGADA _____
Date and time of departure Destination, date and time of arrival

OTROS DATOS QUE FACILITEN SU BUSQUEDA EN CASO DE ACCIDENTE:
Any other information that may facilitate your search in case of distress:

CLUB NAUTICO O PUERTO DEPORTIVO DE:
Marina or Nautical Club of:

ATENCIÓN: POR SU SEGURIDAD NO OLVIDE RELLENAR LA FICHA ANTES DE HACERSE A LA MAR Y ENTREGARLA EN SU CLUB NAUTICO O PUERTO DEPORTIVO.

IMPORTANT: FOR YOUR OWN SAFETY DON'T FORGET TO FILL IN THE DATES BEFORE SAILING AWAY AND LEAVE THE INFORMATION IN YOUR MARINA OR NAUTICAL CLUB.



ACTUACIONES MAS DESTACADAS Y RECIENTES DE LA ORGANIZACION DE SALVAMENTO MARITIMO EN LA ZONA DE RESPONSABILIDAD ESPAÑOLA EN EL ATLANTICO NOROESTE.

BUQUE GRIEGO " NEXOS REEFER " :

El día 12 de agosto, a las 23.30 horas el helicóptero " HELIMER GALICIA " evacuó a un tripulante gravemente enfermo del buque mercante " NEXOS REEFER " cuando se encontraba a 185 millas de La Coruña. La aeroevacuación fue dirigida por el CNCS-MADRID y se realizó, previa recomendación de los Centros Radiomédicos español y británico, en coordinación con el MRCC de Falmouth y Cross Etel. El tripulante fue trasladado por el helicóptero directamente al Hospital Juan Canalejo de La Coruña a donde llegó a la una de la madrugada.

Hay que destacar que la operación fue nocturna y al límite de autonomía del helicóptero.



REMOLCADOR " GOSS 1 " :

El día 5 de agosto el remolcador " GOSS 1 ", de bandera de San Vicente y Grenadinas, solicitó socorro cuando se encontraba a 105 millas de La Coruña. La estación radiocostera " CORUÑA RADIO " alertó de inmediato al CNCS-MADRID quien activó al helicóptero "HELIMER GALICIA".

Después de hundirse el remolcador sus seis tripulantes abandonaron en una balsa que fue localizada por el helicóptero y los naufragos rescatados sanos y salvos por el buque mercante francés " PORT BRETON ".

PESQUERO PORTUGUES " NOSSA SEÑORA DO MIÑO " :

El día 6 de septiembre el pesquero portugués "NOSSA SEÑORA DO MINHO", con doce tripulantes a bordo, solicitó asistencia inmediata cuando se encontraba a dos millas de Cabo Finisterre con una vía de agua. El buque de salvamento " ALONSO DE CHAVES " acudió en su ayuda para proceder a achicarlo. El pesquero, que se pudo mantener a flote, fue remolcado hasta Corcubión a donde llegó con toda la tripulación a salvo.

EMBARCACION DEPORTIVA " POMBA " :

El día 7 de septiembre la embarcación deportiva "POMBA", con cinco personas a bordo, solicitó asistencia inmediata cuando se encontraba entre Cabo Prior y Cedeira. El CNCS-MADRID alertó de inmediato a las unidades en la zona lo que permitió que la embarcación fuera remolcada por el patrullero "ALCARAVAN II" llegando a Chanteiro toda la tripulación a salvo.

YATE BRITANICO " MICHELLE LUIS " :

El día 10 de septiembre el yate británico "MICHELLE LUIS", con tres tripulantes, solicitó asistencia cuando se encontraba a la deriva a siete millas al oeste de La Coruña. El CNCS-MADRID activó el buque de salvamento " ALONSO DE CHAVES " que remolcó al yate al puerto de La Coruña. El yate y su tripulación llegaron a La Coruña en buen estado.

COLISION ENTRE LOS BUQUES " KOSCIERZYNA " y
"HANJIN SINGAPORE " :

El día 15 de septiembre los helicópteros " HELIMER GALICIA " y " PESCA 2 " intervinieron en el salvamento de los 19 tripulantes polacos del buque "KOSCIERZYNA" después de colisionar con el buque portacontenedores coreano "HANJIN SINGAPORE", a 60 millas al norte de la Estaca de Bares. El buque polaco y los 19 tripulantes fueron trasladados posteriormente por el buque de salvamento "ALONSO DE CHAVES" al puerto de La Coruña.

YATE FRANCES "COMUNAVIONSANZL" :

El día 25 de setiembre el yate francés "COMUNAVIONSANZL", de 6,5 metros de eslora, cuando se encontraba a 20 millas al norte de Cabo Ortegal navegando de Dournenez (Francia) hacia la Isla Martinica, solicitó socorro por rotura del palo y falta de gobierno. La estación radiocostera " CORUÑA RADIO " alertó al CNCS-MADRID quien activó de inmediato a la embarcación de salvamento " TOURINAN ", con base en Cariño y, a través de SOS GALICIA, al helicóptero "PESCA 2", con base en Vivero.

El yate, localizado por el helicóptero, fue remolcado por la E/S " TOURINAN " al puerto de Cariño con su único tripulante sano y salvo.

YATE FRANCES " ARGADAL " :

El día 27 de septiembre el yate francés "ARGADAL", con dos tripulantes a bordo, solicitó socorro cuando se encontraba navegando en medio de un fuerte temporal, con vientos superiores a los 50 nudos y olas de 10 metros, sin poder precisar su posición. El CNCS-MADRID alertó a los helicópteros "HELIMER GALICIA" y "PESCA 2", a los buques de salvamento "ALONSO DE CHAVES" y "PUNTA SALINAS" y a la embarcación "TOURINAN" y, a través de "CORUÑA RADIO", se solicitó al Patrón del yate que activase su radiobaliza para poder conocer su situación. Veinticinco minutos después de la solicitud de auxilio el CNCS-MADRID, en coordinación con el Centro de Salvamento francés CROSS-ETEL, pudo saber la posición exacta del yate que fue localizado por el helicóptero "HELIMER GALICIA".

Para poder realizar la evacuación desde el helicóptero su piloto solicitó a los tripulantes del yate que lo abandonase a una balsa. La tripulación prefirió esperar a la llegada del buque de salvamento.

Los dos tripulantes fueron rescatados sanos y salvos por el B/S " PUNTA SALINAS ".

YATE FRANCES "NATH" :

El día 27 de septiembre el yate francés " NATH ", con cuatro tripulantes a bordo, solicitó auxilio inmediato cuando se encontraba a seis millas de Punta Candelaria en medio de un fuerte temporal, con vientos superiores a 45 nudos y olas de 8 metros. El CNCS-MADRID alertó de inmediato al helicóptero "PESCA 2" y a la embarcación de salvamento "TOURINAN" que se dirigieron de inmediato a la zona.

El pesquero " AURORA BOREAL " dio remolque al yate siniestrado y, acompañado por otros dos pesqueros, fue trasladado a La Coruña a donde llegaron el buque y los cuatro tripulantes en buen estado.

YATE FRANCES "PTIOU FLOTIEU " :

El día 28 de septiembre el yate francés " PTIOU FLOTIEU ", de 6,5 metros de eslora y un solo tripulante, solicitó auxilio cuando se encontraba a unas 30 millas al norte de la Estaca de Bares. El CNCS-MADRID alertó de inmediato a los helicópteros "HELIMER GALICIA" y "PESCA 2", al buque de salvamento "PUNTA SALINAS" y a la embarcación de salvamento "TOURINAN".

Se realizó una búsqueda combinada entre todas las unidades pero las adversas condiciones meteorológicas, vientos superiores a 50 nudos y olas de 10 metros, y las características de la embarcación imposibilitaron su localización.

El CNCS-MADRID, en coordinación con CROSS-ETEL, mantuvo la búsqueda de la embarcación activando medios aéreos y de superficie por todo el Cantábrico.

El día 1 de octubre el helicóptero de la Diputación Regional de Cantabria y la embarcación de salvamento " EL PUNTAL " localizaron el yate embarrancado a 10 millas al oeste de Santander sin su tripulante.

El día 2 de octubre una avión del SAR realizó una búsqueda por todo el recorrido realizado por el yate sin que pudiera ser localizada la tripulante desaparecida.

YATE BRITANICO " APHRODISIAC " :

El día 28 de septiembre el yate británico "APHRODISIAC", con seis tripulantes a bordo, solicitó auxilio cuando se encontraba a unas 80 millas al norte de la Estaca de Bares, en zona de responsabilidad francesa. Los seis tripulantes después de abandonar el yate a una balsa fueron localizados por un avión de la Marina Nacional francesa y rescatados por el helicóptero " HELIMER GALICIA " que los trasladó sanos y salvos al aeropuerto de Asturias.

Las operaciones, que se realizaron en horas nocturnas y con muy malas condiciones meteorológicas, fueron dirigidas coordinadamente por los Centros de salvamento español y francés (CNCS-MADRID y CROSS-ETEL).

El yate fue localizado el día 30 embarrancado en la barra de Espasante (Ría de Ortigueira).

YATE BRITANICO " STARQUEST OF SEA ".

El día 28 de septiembre el yate británico "STARQUEST OF SEA", con cinco tripulantes a bordo, solicitó auxilio cuando se encontraba a unas 80 millas al norte de la Estaca de Bares, en aguas de responsabilidad francesa. El CNCS-MADRID, en coordinación con CROSS-ETEL, ordenó de inmediato al helicóptero " HELIMER GALICIA " que procediese a realizar la evacuación de los tripulantes del yate. El helicóptero, en colaboración con una avión de la Marina nacional francesa, evacuó de una balsa salvavidas a los cinco tripulantes del yate, de noche y en medio de un fuerte temporal, y los trasladó al aeropuerto de Asturias, a donde llegaron sanos y salvos.

El día 1 de octubre, el pesquero " CIUDAD DE VIVERO " localizó al yate a la deriva y lo remolcó hasta el puerto de Ribadeo.

YATE ALEMAN " BELCIA " :

El día 28 de septiembre el yate alemán "BELCIA", con ocho tripulantes a bordo, cuatro de ellos niños, solicitó auxilio cuando se encontraba a unas 50 millas al norte de Santander. El CNCS-MADRID, en coordinación con CROSS-ETEL, envió de inmediato a la zona del siniestro al helicóptero " HELIMER GALICIA " que, en colaboración con un avión de la Marina Nacional francesa, evacuó a los ocho tripulantes y los trasladó sanos y salvos al aeropuerto de Santander.

Al igual que en las operaciones anteriores las condiciones meteorológicas en la zona eran muy adversas y el servicio realizado fue nocturno.

El helicóptero de la Diputación Regional de Cantabria localizó, el día 30, un yate embarrancado en las proximidades de la Punta Pescador (Santoña) que posteriormente fue identificado como el " BELCIA " por la embarcación de salvamento " EL PUNTAL ".

EVACUACION AEREA TRIPULANTE ENFERMO DEL BUQUE
MERCANTE BELGA " MINERAL ANTWERPEN " .

El día 30 de septiembre el CNCS-MADRID recibió del Centro Radiomédico del ISM la solicitud de evacuación urgente de un tripulante enfermo del buque mercante belga "MINERAL ANTWERPEN", siguiendo la recomendación del Centro Radiomédico de Roma con el que mantenía contacto el Capitán del buque belga.

El CNCS-MADRID envió de inmediato al helicóptero "HELIMER GALICIA" que, a 60 millas de La Coruña, evacuó al tripulante enfermo y los trasladó directamente al Hospital Juan Canalejo de La Coruña.

EVACUACION AEREA TRIPULANTE GRAVE DEL PESQUERO
ESPAÑOL " PUNTA COUSO " .

El día 1 de octubre el Centro Radiomédico del ISM solicitó la CNCS-MADRID la evacuación urgente de un tripulante del pesquero " PUNTA COUSO " con quemaduras hasta el cuarenta por ciento.

El CNCS-MADRID envió al helicóptero "HELIMER GALICIA" que a medianoche sobrevoló el pesquero a 150 millas de La Coruña pero por estar cerrado en niebla tuvo que realizar la aeroevacuación al amanecer del día siguiente trasladando al tripulante con vida directamente al Hospital Juan Canalejo de La Coruña.

CNCS : Centro Nacional de Coordinación de Salvamento (Dirección General de la Marina Mercante).

CROSS-ETEL : (Centre Régionaux Opérationel de Surveillance et de Sauvetage de Etel para el área atlántica).

MEDIOS DE LA DGMM PARTICIPANTES:

Helicóptero " HELIMER GALICIA ", con base en La Coruña.

Buques de salvamento :

" ALONSO DE CHAVES ", con base en la Coruña.

" PUNTA SALINAS ", con base en La Coruña.

Embarcaciones de salvamento :

" TOURINAN ", con base en Cariño.

" EL PUNTAL ", con base en Santander.

OTROS MEDIOS PARTICIPANTES :

Aviones de la Marina Nacional francesa.

Helicóptero de la Diputación Regional de Cantabria, con base en Santander.

Avión del Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR).

ORGANIZACION MARITIMA
INTERNACIONAL



OMI

NAV 37/WP.9
26 septiembre 1991
Original: INGLES

SUBCOMITE DE SEGURIDAD
DE LA NAVEGACION
37° periodo de sesiones
23-27 septiembre 1991

PROYECTO DE INFORME PARA EL COMITE DE SEGURIDAD MARITIMA

1 GENERALIDADES

1.1 El Subcomité celebró su 37° periodo de sesiones en la sede de la Organización del 23 al 27 de septiembre de 1991 bajo la presidencia del Sr. J. Panopoulos (Grecia).

1.2 Asistieron al periodo de sesiones representantes de los siguientes países:

ALEMANIA
ARABIA SAUDITA
ARGENTINA
AUSTRALIA
BAHAMAS
BELGICA
BRASIL
CANADA
COLOMBIA
CUBA
CHILE
CHINA
DINAMARCA
ECUADOR
EGIPTO
ESPAÑA
ESTADOS UNIDOS
FINLANDIA
FRANCIA
GRECIA

INDIA
INDONESIA
ISLANDIA
JAPON
LIBERIA
MARRUECOS
MEXICO
NORUEGA
PAISES BAJOS
PANAMA
PERU
POLONIA
PORTUGAL
REINO UNIDO
REPUBLICA DE COREA
SUECIA
TURQUIA
URSS
VENEZUELA

y el siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG



"A la altura de Finisterre" (dispositivo modificado)

3.2 El Subcomité examinó una propuesta de modificación del dispositivo de separación del tráfico "A la altura de Finisterre" presentado por España (NAV 37/3/3), mediante la que se desplazaría el actual dispositivo hacia el oeste a fin de mantener a los buques separados de las zonas de pesca situadas justo dentro de las vías de circulación del dispositivo actual.

3.3 La delegación de España explicó que la modificación es necesaria ya que se han producido varios accidentes en la zona con gran pérdida de vidas humanas y bienes.

3.4 La delegación de España notificó al Subcomité que, a raíz de las pruebas efectuadas con las balizas radar instaladas en los faros de Cabo Villano, Toriñana y Finisterre, había sido necesario modificar la propuesta original (NAV 37/3/3) a fin de mejorar el alcance de dichas balizas y facilitar así la determinación de la situación en las vías de circulación del dispositivo modificado y en sus accesos. No obstante, también se informó al Subcomité de que a pesar de las mejoras en el alcance de recepción de las balizas radar, no sería posible que todos los buques recibieran las señales de las balizas, con lo que tales buques no dispondrían de medios adecuados de determinación de la situación por marcación de radar.

3.5 También se informó al Subcomité de la intención del Gobierno de España de implantar, a comienzos de 1993, un servicio de tráfico marítimo con cobertura



continua de radar y de comunicación mediante nueve instalaciones distribuidas geográficamente por la zona, desde el Cabo Estaca de Bares por el norte hasta la frontera con Portugal, adentrándose unas 35 millas marinas en el mar. Con arreglo a la información facilitada por la delegación española, el servicio comprenderá estaciones de radar, repetidores y un centro regional coordinador del salvamento. El STM será un poderoso medio de asistencia, control y vigilancia del dispositivo de separación, y complementará las ayudas prestadas por las balizas radar y otras ayudas electrónicas.

3.6. La delegación de España informó además al Subcomité de que se proporcionará un sistema radiogoniométrico para complementar el sistema de determinación de la situación con el empleo de marcaciones de radar en las señales de las balizas radar. A tal efecto se van a instalar cuatro estaciones radiogoniométricas en Monte Beo, Cabo Villano, Monte Veladoiro y Monte Tahume. Dichas estaciones se accionarán a distancia desde el centro regional coordinador de búsqueda y salvamento de Finisterre, situado en Monte Enxa, el cual está equipado con medios adecuados de radiocomunicaciones en ondas métricas, hectométricas y decamétricas. El sistema de radiogoniometría comenzará a funcionar en los primeros meses de 1992. La precisión de las marcaciones será superior a 1°. Las radiocomunicaciones entre el centro regional y los buques se realizarán en ondas métricas y hectométricas. El sistema de radiogoniometría se ofrecerá de manera gratuita a todos los buques que pidan información sobre la situación, asegurando de ese modo la información de la situación correcta de los buques que naveguen dentro del dispositivo de separación del tráfico o en sus inmediaciones.

3.7 Se observó que la propuesta de España para garantizar medios adecuados que permitan a los buques determinar su situación en cualquier lugar dentro de los límites del dispositivo y en sus accesos inmediatos no estaba de acuerdo con las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo, y en particular con la sección 6.11 de dichas Disposiciones.

3.8 El Subcomité estimó que con la propuesta de determinación de la situación en el dispositivo de separación del tráfico modificado "A la altura de Finisterre", se introducía un nuevo concepto en la organización del tráfico marítimo, que podría afectar en gran medida a las futuras modificaciones de



dispositivos de separación del tráfico y a los nuevos dispositivos que se fueran a introducir. Por consiguiente, hubo varias objeciones contra la propuesta.

3.9 La delegación de España señaló que se habían realizado investigaciones y reconocimientos exhaustivos para encontrar soluciones al problema de proporcionar medios adecuados de determinación de la situación en el dispositivo de separación del tráfico propuesto. Dada la profundidad del mar en la zona, no era posible instalar en el dispositivo ayudas a la navegación flotantes adecuadas.

3.10 La delegación de España declaró que su Gobierno estaba haciendo importantes inversiones para garantizar la seguridad de la navegación y permitir la determinación de la situación a los buques que naveguen en la zona del dispositivo de separación del tráfico. Dicha delegación señaló además que, teniendo en cuenta los siniestros que se producen en la zona "A la altura de Finisterre", España no podía continuar aceptando la situación mucho más tiempo y, por lo tanto, recomendó firmemente al Subcomité que aceptase la propuesta de modificación del dispositivo de separación del tráfico "A la altura de Finisterre" con la solución que sugería España en lo tocante a la determinación de la situación en la zona.

3.11 La delegación de España declaró además que el Gobierno español mantendrá una estricta vigilancia de la zona y notificará a la OMI sus hallazgos sobre el tráfico marítimo y la seguridad de la navegación en dicha zona.

3.12 Tras examinar detenidamente la solución propuesta de determinación de la situación en la zona del dispositivo de separación del tráfico, el Subcomité se mostró de acuerdo con la propuesta de España, a condición de que el Gobierno español:

- .1 se asegure de que los sistemas propuestos de determinación de la situación en la zona se ponen en funcionamiento antes de la entrada en vigor del dispositivo de separación del tráfico, y que en los años próximos mantendrá vigilada la zona y notificará sus hallazgos a la OMI, según proceda; y

2. elabore un procedimiento claro para la utilización del sistema radiogoniométrico de tierra, que incluya pormenores de las llamadas, comunicaciones y frecuencias que se vayan a emplear. La información sobre dicho procedimiento deberá presentarse a tiempo para el 60° periodo de sesiones del Comité.

3.13 El Subcomité convino en que se examinaran las prescripciones sobre determinación de la situación de las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo en el 38° periodo de sesiones del Subcomité, teniendo en cuenta la solución ofrecida para el dispositivo de separación del tráfico "A la altura de Finisterre" modificado y lo dispuesto en la regla 12 p) del capítulo V del Convenio SOLAS en su forma enmendada. Hasta tanto se realice dicho examen, las medidas acordadas de determinación de la situación en la zona "A la altura de Finisterre" no deberán aplicarse en determinadas zonas donde haya dispositivos de separación del tráfico, si la profundidad de las aguas permite la utilización de ayudas a la navegación flotantes.

3.14 El Subcomité, si bien se mostró de acuerdo con la delineación propuesta para el dispositivo de separación del tráfico "A la altura de Finisterre", no aceptó la propuesta de zona a evitar adyacente al límite interior del dispositivo. En su lugar, el Subcomité decidió ampliar la zona de navegación costera, que pasará a abarcar la zona entre el límite interior del dispositivo de separación del tráfico y la costa adyacente, y aceptó los límites de la zona de navegación costera y el dispositivo de separación del tráfico que figuran en el anexo ...

3.15 El Subcomité, tras señalar que la regla 10 d) del Reglamento de abordajes se aplicará a la zona de navegación costera, recibió garantías de la delegación de España de que las autoridades del STM realizarían su cometido cumpliendo plenamente con el Reglamento de abordajes.

3.16 La propuesta de modificación del dispositivo de separación del tráfico "A la altura de Finisterre" se implantará seis meses después de que la apruebe el Comité.



CENTRO REGIONAL DE COORDINACION DE SALVAMENTO

Estado actual de la Obra Civil

Este Centro Regional de Coordinación de Salvamento está ubicado en la cima del Monte Enxa, Porto do Son, y es un edificio que consta de tres plantas (sótano, planta bajo y piso), de unos 1.500 metros cuadrados de superficie total y se encuentra en fase final de construcción.

El edificio y anexos ocupan una superficie de unos 2.000 metros cuadrados.

El estado actual de las obras al día de hoy es el siguiente:

EDIFICIO, PLANTA SOTANO:

Iluminación en dicha planta ejecutada. Instalados grupo electrógeno, cuadro general eléctrico, grupo presión agua sanitaria, grupo anti-incendios, conjunto electrobombas climatización, climatizadores planta baja y primera, plataforma montacargas. Concluida ventilación forzada en el garage. Rampa de acceso terminada.



EDIFICIO, PLANTA BAJA:

Distribuciones y solados concluidos. Luminarias colocadas en todas las dependencias. Conductos de aire e instalación eléctrica concluida. Falsos techos colocados en toda la planta. Fancoils colocados en la mayor parte de las dependencias. Aseos concluidos excepto colocación aparatos sanitarios. Paredes pintadas en su mayor parte. Marcos de puertas colocados. Carpintería de aluminio y acristalamiento rematados. Detección de incendios instalada.

EDIFICIO, PLANTA ALTA:

En líneas generales en el mismo estado de finalización que la planta baja a excepción de la sala de control en la que se encuentran colocando conducto aire acondicionado para, una vez finalizada la colocación, instalar el falso techo y el falso suelo.



100763

CENTRO REGIONAL DE COORDINACION DE SALVAMENTO DE FINISTERRE

En el Monte Enxa, término municipal de Porto do Son, se están finalizando las obras de construcción del edificio que albergará el futuro Centro Regional de Coordinación de Salvamento y Lucha contra la Contaminación de Finisterre, promovido por la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Las funciones a realizar por el citado Centro serán la coordinación de todas las unidades que sea preciso movilizar en su zona de cobertura en caso de registrarse una emergencia marítima. Para llevar a cabo este fin está siendo necesario el equipamiento de material electrónico de gran complejidad, dado que se pretende tener capacidad de observación radar y comunicaciones en VHF en un mínimo radio de 40 millas a lo largo de toda la costa gallega comprendida entre la Estaca de Bares y la desembocadura del río Miño. Asimismo estará dotado de otros equipos de comunicaciones en alta y media frecuencia para poder atender cualquier tipo de emergencia en su zona de responsabilidad SAR, del mismo modo y con el fin de facilitar la localización de los buques en la zona, deberá estar dotado con unos sistemas de radiogoniometría, cuyas antenas estarán ubicadas en distintos

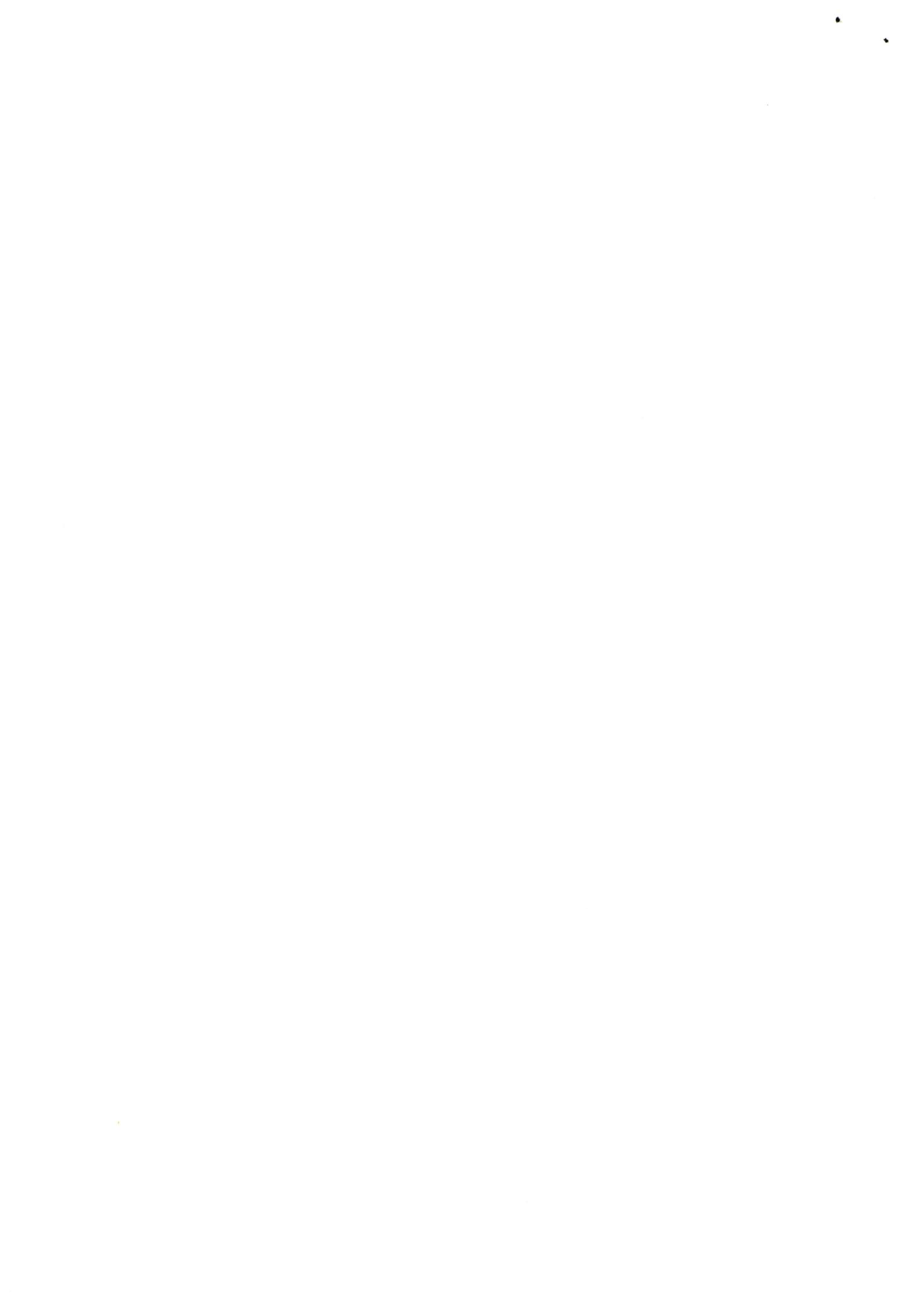


puntos que permita obtener triangulación de las señales.

Por otro lado, la segunda función del Centro será la de actuar como Servicio de Tráfico Marítimo (Vessel Traffic Service). Como es sabido en la Zona Marítima de Finisterre existe un dispositivo de separación de tráfico, que una vez aprobado por la Organización Marítima Internacional, obliga a los buques que transiten por esa zona unas determinadas derrotas. La función del Centro en este caso, es velar a través de seguimiento radar para que estas derrotas sean cumplidas así como respetado el Reglamento Internacional para prevenir los Abordajes en la Mar, sancionando a los buques infractores mediante notificación a los Gobiernos de la Bandera que enarbole el buque infractor.

También dentro de sus funciones como Servicio de Tráfico Marítimo, se incluyen las emisiones periódicas de boletines meteorológicos, radioavisos náuticos, mensajes de seguridad, avisos urgentes a los navegantes, etc.

El edificio, actualmente se encuentra en fase de terminación de las obras, está integrado por tres plantas de 500 metros cuadrados cada una. La planta sótano, albergará la maquinaria, entre la que se encuentra un grupo electrógeno y un sistema de alimentación ininterrumpida, con el fin de que el Centro nunca pueda quedar inoperativo por falta de suministro de energía eléctrica. La planta baja estará compuesta por las oficinas y la sala de juntas. Concluyendo el



edificio en una última planta que estará ocupada por la sala de operaciones de control y Salvamento Marítimo, donde estarán ubicados los monitores y consolas de los distintos equipos.

El acceso de algo más de 7 kilómetros está en período de construcción y el tendido eléctrico de media tensión está completamente terminado suministrando energía al edificio.

La convocatoria de contratación por el sistema de concurso abierto se realizó en el Boletín Oficial del Estado, número 189 de 8 de Agosto de 1990, iniciándose las obras a finales de Diciembre del mismo año, siendo finalizadas durante el presente mes de Octubre, estando prevista la entrega el próximo día 15.

En lo que a dotación de personal técnico del Centro se refiere, en el B.O.E. número 178 de 26 de Julio de 1991, se convocaron las pruebas selectivas de acceso a la escala de Técnicos Facultativos Superiores de los Organismos Autónomos del Ministerio de Transportes que comenzarán a celebrarse el próximo día 15 de Octubre, con parte de cuyas plazas de cubrirán las necesarias para este Centro.

En cuanto al equipamiento electrónico del Centro, se prevé que el concurso de adjudicación para su suministro e instalación en estado operativo sea publicado en el B.O.E. en



los próximos días, por lo que se puede pensar que la primera fase de este equipamiento quede concluida en la primera quincena del próximo mes de Noviembre.



**CARACTERISTICAS PRINCIPALES Y PUERTOS BASE
DE LOS MEDIOS DE SALVAMENTO Y
LUCHA CONTRA LA CONTAMINACION
AL SERVICIO DE LA
DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE**

CARACTERISTICAS PRINCIPALES Y PUERTOS BASE DE LOS MEDIOS DE SALVAMENTO Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACION AL SERVICIO DE LA DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

1.- CENTRO NACIONAL DE COORDINACION DE SALVAMENTO (CNCS)

El CNCS-MADRID está dotado con los siguientes medios de comunicación en servicio permanente:

- 1) 2 radiotelex SELCALL 08523 - SAMAR

Uno de los radiotelex se mantiene en exploración permanente de las frecuencias siguientes:

6269.0 Khz.
8298.1 Khz.
12520.5 Khz.
16688.5 Khz.

- 2) 2 telex comerciales : 41210 y 41224 SAMAD.
- 3) 1 telex en la red SEVIMAR : 47472 SEMER.
- 4) 1 equipo de comunicaciones vía satélite SELCALL : 1351316.
- 5) 1 telefax: 91 - 521.95.10
- 6) Teléfonos de ALERTA: 91 - 580.14.64 /5.

2.- CENTRO REGIONAL DE COORDINACION DE SALVAMENTO DE TARIFA

El CRCS-TARIFA esta dotado con los siguientes medios de comunicación en servicio permanente.

- 1) Radiotelefonía VHF (canales 10/16/67) y MF/HF.
 - 2) Radiotelex SELCALL: 08524 - SATAR, en exploración permanente en las frecuencias siguientes:

6269.0 Khz.
8298.1 Khz.
12520.5 Khz.
16688.5 Khz.
 - 3) Télex red comercial: 78262 CCTG.
 - 4) Télex red SEVIMAR: 78261 CCTG.
 - 5) Teléfonos de ALERTA: 956 - 64.36.06.
 - 6) 1 Telefax: 956 - 64.36.06.
-

7) Servicio NAVTEX.

3.- CENTRO NACIONAL DE COORDINACION DE SALVAMENTO-FINISTERRE

La obra civil del CRCS-FINISTERRE está a punto de finalizarse y su entrada en servicio, en una primera fase, está prevista para finales del presente año.

4.- BUQUES DE SALVAMENTO DE ALTURA

NOMBRE	ESLORA	TRB	POTENCIA	PUERTO BASE
GOLFO DE VIZCAYA	61,50 m	1073	7200 HP	Bilbao
PUNTA SALINAS	62,82 m	1178	8800 HP	Gijón
ALONSO DE CHAVES	63,90 m	1124	8640 HP	La Coruña
RIA DE VIGO	68,00 m	1873	8800 HP	Vigo
PUNTA MAYOR	60,00 m	1047	8800 HP	Algeciras
REMOLCANOSA CINCO	43,00 m	900	5070 HP	Málaga
CARTAGONOVA	60,00 m	1047	8000 HP	Cartagena
L'ALBUFERA	60,20 m	972	6120 HP	Castellón
CATALUNYA	61,50 m	1073	7200 HP	Barcelona
PUNTA SERVICE	62,82 m	1175	8800 HP	Canarias

5.- EMBARCACIONES DE SALVAMENTO

NOMBRE	ESLORA	TRB	POTENCIA	VELOC.	PUERTO BASE
SALVAMAR UNO	10,50 m	7	540 CV	30 n	Lanzarote
SALVAMAR DOS	10,50 m	7	540 CV	30 n	Algeciras
SALVAMAR TRES	10,50 m	7	540 CV	30 n	Palamós
EL PUNTAL	10,50 m	7	540 CV	30 n	Santander
TOURIÑAN	14,60 m	11	450 CV	34 n	Cariño
TORRE DE HERCULES	14,60 m	11	450 CV	34 n	Porto do Son
CASTILLO DE BELLVER	14,60 m	11	450 CV	34 n	Palma

6.- LANCHAS DE LIMPIEZA

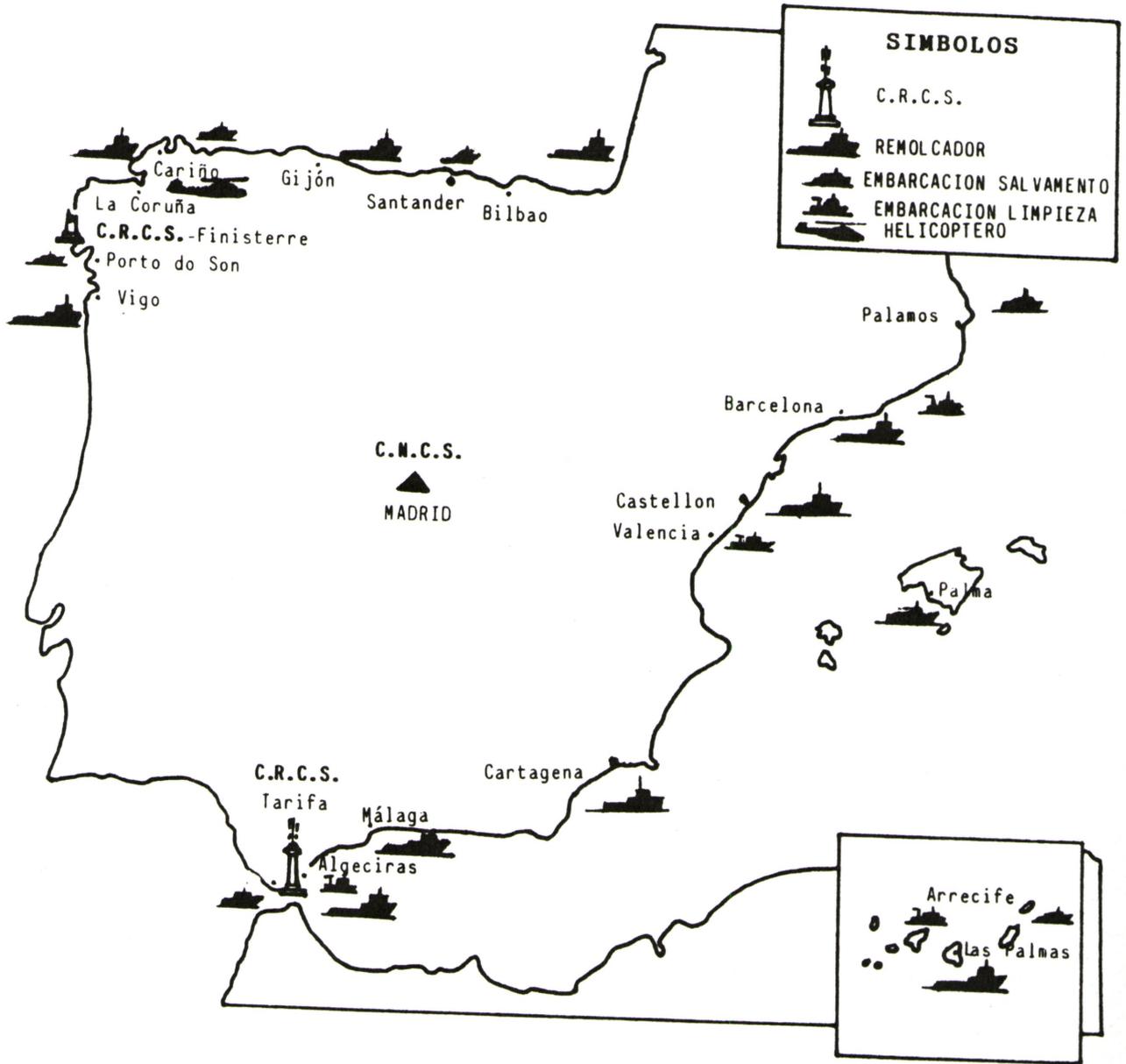
NOMBRE	ESLORA	TRB	POTENCIA	CAPAC. SEPAR.	PUERTO BASE
LIMPIAMAR I	10,80 m	8	136 CV	15 m ³ /h	Las Palmas
LIMPIAMAR II	10,80 m	8	136 CV	15 m ³ /h	Barcelona
LIMPIAMAR III	13,00 m	20	200 CV	16 m ³ /h	Valencia
LIMPIAMAR IV	13,00 m	20	200 CV	16 m ³ /h	Algeciras

7.- HELICOPTERO DE SALVAMENTO MARITIMO

Nombre : HELIMER GALICIA
Tipo : SIKORSKY
Modelo : SEAKING S61N
Base : Aeropuerto de Alvedro (La Coruña)
Autonomía : 4 a 5 horas (400 a 500 millas)
Tripulación : Piloto, Copiloto y 2 Operadores/Buceadores
Capacidad : 19 personas

Madrid, 19 de agosto de 1991

DESPLIEGUE DE LAS EMBARCACIONES DE SALVAMENTO Y
 LUCHA CONTRA LA CONTAMINACION AL SERVICIO DE
 LA DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE



C.N.C.S. = Centro Nacional de Coordinación de Salvamento
 C.R.C.S. = Centro Regional de Coordinación de Salvamento



EL PLAN POR COMUNIDADES AUTONOMAS

GALICIA	TORRE DE FINISTERRE (LA CORUÑA): Adjudicada la construcción, las obras están en ejecución. REMOLCADORES EXISTENTES: VIGO ("RIA DE VIGO") LA CORUÑA ("ALONSO DE CHAVES") UNIDADES MENORES EXISTENTES: CARIÑO (LA CORUÑA) ("SALVAMAR CUATRO") PORTO DO SON (LA CORUÑA) ("SALVAMAR TRES") UNIDADES MENORES PREVISTAS: LA CORUÑA STA. EUGENIA DE RIBEIRA VIGO LANCHAS DE LIMPIEZA PREVISTAS: LA CORUÑA VIGO
PAIS VASCO	TORRE DE MACHICHACO (VIZCAYA) REMOLCADORES EXISTENTES: BILBAO ("GOLFO DE VIZCAYA") UNIDADES MENORES PREVISTAS: BILBAO - PASAJES (GUIPUZCOA) LANCHAS DE LIMPIEZA EXISTENTES: BILBAO ("LIMPIAMAR TRES")
ASTURIAS	TORRE DE CABO PEÑAS: En trámite de adquisición de terrenos. REMOLCADORES EXISTENTES: GIJON ("PUNTA SALINAS") UNIDADES MENORES PREVISTAS: GIJON LANCHAS DE LIMPIEZA PREVISTAS: GIJON
BALEARES	TORRE DE CABO BLANCO CON ANTENA EN CABO PERA (MALLORCA). REMOLCADORES EXISTENTES: PALMA DE MALLORCA (" <u>REMOLCANOSA CINCO</u> ") UNIDADES MENORES PREVISTAS: PALMA DE MALLORCA (2) LANCHAS DE LIMPIEZA PREVISTAS: PALMA DE MALLORCA
CATALUÑA	TORRE DE CABO SALOU (TARRAGONA) Y TORRE DE CABO BAGUR (GERONA) REMOLCADORES EXISTENTES: BARCELONA ("CATALUNYA") REMOLCADORES PREVISTOS: TARRAGONA UNIDADES MENORES PREVISTAS: TARRAGONA - BARCELONA LANCHAS DE LIMPIEZA PREVISTAS: TARRAGONA - BARCELONA
COMUNIDAD CANARIA	TORRE DE CONTROL EN SANTA CRUZ DE TENERIFE EN FASE DE PROYECTO DE OBRA. REMOLCADORES EXISTENTES: LAS PALMAS DE GRAN CANARIA ("PUNTA MAYOR") UNIDADES MENORES EXISTENTES: ARRECIFE ("SALVAMAR UNO") UNIDADES MENORES PREVISTAS: SANTA CRUZ DE TENERIFE LANCHAS DE LIMPIEZA EXISTENTES: LAS PALMAS DE G. CANARIA ("LIMPIAMAR CUATRO")
ANDALUCIA	TORRE DE CABO DE GATA CON ANTENA REMOTA EN LA ISLA DE ALBORAN. TORRE DEL ESTRECHO EN TARIFA (CADIZ), INCLUYENDO LA BAHIA DE ALGECIRAS, CEUTA Y AREAS ORIENTALES (EN SERVICIO PERMANENTE). REMOLCADORES EXISTENTES: ALGECIRAS ("PUNTA SERVICE") REMOLCADORES PREVISTOS: HUELVA UNIDADES MENORES EXISTENTES: ALGECIRAS ("SALVAMAR DOS") UNIDADES MENORES PREVISTAS: HUELVA - MALAGA - ALMERIA. LANCHAS DE LIMPIEZA EXISTENTES: ALGECIRAS ("LIMPIAMAR UNO") LANCHAS DE LIMPIEZA PREVISTAS: HUELVA - CADIZ - MALAGA
MURCIA	REMOLCADORES PREVISTOS: CARTAGENA LANCHAS DE LIMPIEZA PREVISTAS: CARTAGENA
COMUNIDAD VALENCIANA	TORRE DE CABO SAN ANTONIO (ALICANTE). REMOLCADORES PREVISTOS: CASTELLON UNIDADES MENORES PREVISTAS: ALICANTE - CASTELLON LANCHAS DE LIMPIEZA EXISTENTES: VALENCIA ("LIMPIAMAR DOS") LANCHAS DE LIMPIEZA PREVISTAS: CASTELLON
CANTABRIA	UNIDADES MENORES PREVISTAS: SANTANDER LANCHAS DE LIMPIEZA PREVISTAS: SANTANDER
COMUNIDAD DE MADRID	CENTRO DE CONTROL Y SALVAMENTO Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACION EN SERVICIO 24 HORAS AL DIA.

