

ANEXO 22

**RESOLUCIÓN MEPC.134(53)
adoptada el 22 de julio de 2005**

**DESIGNACIÓN DE LAS ISLAS CANARIAS
COMO ZONA MARINA ESPECIALMENTE SENSIBLE**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

CONSCIENTE del valor ecológico, social, económico, cultural, científico y pedagógico de las islas Canarias y de su vulnerabilidad a los daños causados por el tráfico marítimo internacional y las actividades en la zona, así como de las medidas adoptadas por España para hacer frente a dicha vulnerabilidad,

TOMANDO NOTA de que en las Directrices para la determinación y designación de zonas marinas especialmente sensibles, adoptadas mediante la resolución A.927(22), se establecen procedimientos para la designación de zonas marinas especialmente sensibles,

HABIENDO EXAMINADO la propuesta presentada por España para que las islas Canarias se designen zona marina especialmente sensible,

HABIENDO ACORDADO que los criterios para la determinación de una zona marina especialmente sensible que figuran en la resolución A.927(22) se cumplen por lo que respecta a las islas Canarias,

1. DESIGNA las islas Canarias, según se definen éstas en el anexo 1 de la presente resolución, zona marina especialmente sensible; y
2. INVITA a los Gobiernos Miembros a que tomen nota del establecimiento de las medidas de protección correspondientes definidas en el anexo 2. Se espera que el Comité de Seguridad Marítima adopte las medidas de protección correspondientes y la fecha de su entrada en vigor en su 81º periodo de sesiones, en mayo de 2006.

ANEXO 1

DESCRIPCIÓN DE LA ZONA MARINA ESPECIALMENTE SENSIBLE DE LAS ISLAS CANARIAS

1 DESCRIPCIÓN DE LA ZONA

1.1 Las islas Canarias son un archipiélago de carácter volcánico formado por siete islas y seis islotes, situado en el océano Atlántico a unos 100 km de la costa occidental de África y en la latitud 28°-29°N, con una superficie total de 7 273 km². Las islas, a efectos administrativos, se dividen en dos provincias: la de Santa Cruz de Tenerife, con las islas de Tenerife, La Palma, La Gomera y El Hierro; y la de Las Palmas, que incluye Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura. Los islotes son Alegranza, La Graciosa, Montaña Clara, Roque del Este, Roque del Oeste y Lobos, situados en el entorno de esas dos últimas islas.

1.2 El margen insular canario está constituido por siete islas y algunos islotes, que forman el conjunto del archipiélago, así como algunos montes submarinos, todos ellos constituidos por material volcánico, que ascienden directamente desde las profundidades del manto terrestre. Dado su origen volcánico, las características de sus márgenes son enteramente peculiares. Se puede afirmar con carácter general que la batimetría y morfología submarina de las islas Canarias están definidas por un relieve abrupto, con plataformas insulares muy estrechas y taludes de gran pendiente, marcados por canales de deslizamiento, que se precipitan rápidamente hasta la llanura abisal, transportando los derrubios a decenas de kilómetros de distancia.

1.3 Por lo que respecta a la plataforma de las diferentes islas, se pueden apreciar dos conjuntos diferentes, marcados fundamentalmente por su extensión. El primero, en el que se incluyen las islas de Gran Canaria, Fuerteventura, Lanzarote y La Gomera, presenta unas plataformas que, dentro de su reducida extensión, son relativamente extensas, en comparación con el segundo, constituido por Tenerife, La Palma y El Hierro.

1.4 La continua actividad volcánica y el hecho de encontrarse en un margen progradante condicionan la fisiografía de los fondos del archipiélago siendo frecuentes las unidades morfológicas relacionadas con deslizamientos e intrusiones. Esta característica hace que los fondos sean inestables en gran parte de la zona propuesta.

1.5 La morfología de las costas, pone de manifiesto la competencia de los materiales que las constituyen, desde los grandes acantilados de altura impresionante que presentan las formaciones basálticas a las costas bajas de materiales piróclásticas y rocas porosas de difícil recuperación ante accidentes contaminantes.

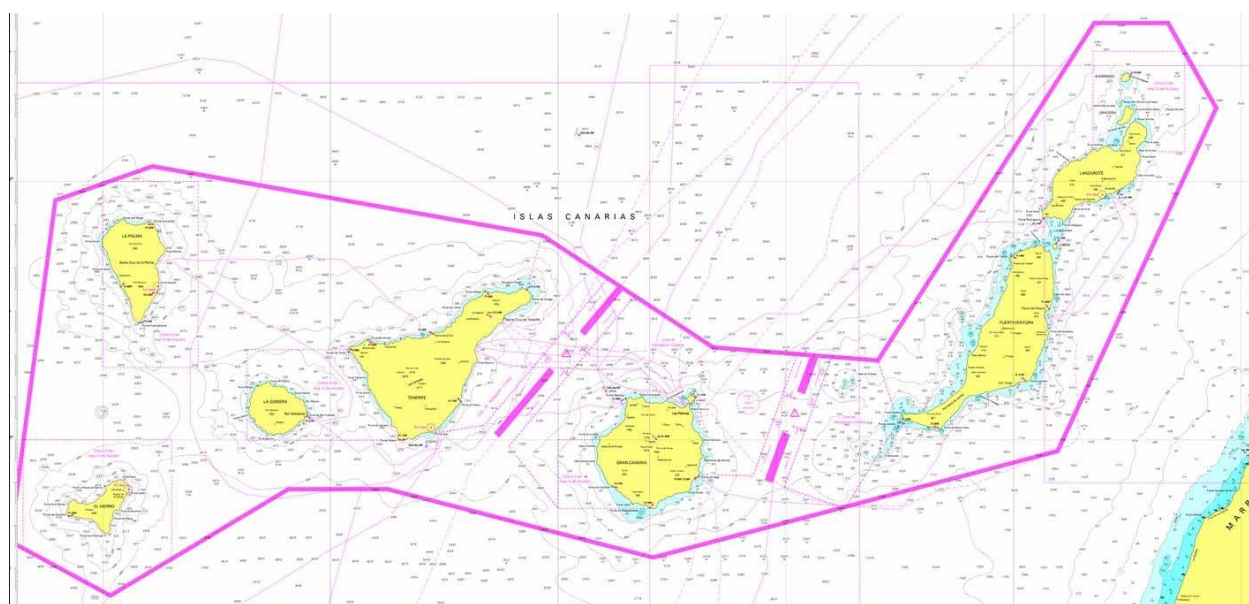
1.6 Las playas generalmente se localizan en las zonas sur de las islas, con una morfología muy determinada por su situación con respecto a la acción de los vientos alisios, predominantes en la zona.

1.7 La existencia de estos vientos, magnifica la importancia de la zona donde se produzca un derrame accidental, ya que en unos puntos actuarán como factor de alejamiento del problema y en otros aumentarán el desastre.

1.8 El área marítima esta limitada por una línea que une los siguientes puntos:

| | |
|--------------------------|--------------------------|
| A = 28°56' N y 018°13' W | H = 29°17' N y 013°06' W |
| B = 29°04' N y 017°47' W | I = 27°57' N y 013°48' W |
| C = 28°48' N y 016°04' W | J = 27°32' N y 015°35' W |
| D = 28°22' N y 015°19' W | K = 27°48' N y 016°45' W |
| E = 28°19' N y 014°36' W | L = 27°48' N y 017°11' W |
| F = 29°37' N y 013°39' W | M = 27°23' N y 017°58' W |
| G = 29°37' N y 013°19' W | N = 27°36' N y 018°25' W |

1.9 A continuación figura la carta náutica reducida de la ZMES de las islas Canarias y de las medidas de protección correspondientes.



2 IMPORTANCIA DE LA ZONA

2.1 Criterios ecológicos.

2.1.1 Por Decisión de 28 de diciembre de 2001, la Comisión Europea aprobó la lista de Lugares de Importancia Comunitaria con respecto a la región biogeográfica macaronésica, en aplicación de la Directiva 92/43/CEE relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.

2.1.2 Las islas Canarias presentan ecosistemas singulares como los tubos volcánicos y jameos, formaciones geomorfológicas singulares y representativas con un alto componente de endemismos. Otro ecosistema singular son los sebadales, praderas de fanerógamas marinas con una alta riqueza biológica y con un importante papel como zona de cría y alevinaje, reproducción y alimentación de organismos bentónicos.

2.1.3 En 1983, la UNESCO declaró en la isla de La Palma Reserva de Biosfera "El Canal y Los Tiles" a un sector cuya extensión apenas superaba las 500 ha, siendo por tanto la más pequeña de España.

2.1.4 La posición geográfica de las islas y sus características morfológicas de acantilados cuevas y túneles debidas a su naturaleza volcánica, condicionan el tipo de organismos que ocupan cada hábitat, originando una biocenosis única, muy diversificada y rica en especies.

2.1.5 De los 168 hábitats naturales citados en el Anexo I de la Directiva europea de hábitats, 24 se encuentran en las islas Canarias. En las aguas españolas en las islas Canarias se encuentran más de 20 especies de cetáceos, desde delfines a grandes ballenas; más de 500 especies de peces, y miles de especies de animales invertebrados. Sus 7 544 km² de superficie y 1 540 km de costa albergan más de 300 espacios protegidos con distintos grados de protección: 4 parques nacionales, 7 parques rurales, 11 reservas marinas integrales, 15 reservas naturales especiales, 2 reservas marinas, 27 zonas de especial protección para las aves (ZEPAs), 3 islas declaradas reserva de la biosfera, 174 lugares de interés comunitario (LICs), 11 parques naturales, 19 sitios de interés científico, 51 monumentos naturales, 27 paisajes protegidos, etc.

2.1.6 Los islotes situados al norte de Lanzarote constituyen una zona de nidificación y refugio de gran importancia para las aves, reconocida por la Unión Europea, con una alta concentración de especies marinas y terrestres, tanto autóctonas como migratorias. La avifauna constituye uno de los principales recursos biológicos de los islotes, al albergar una amplia muestra de especies amenazadas, algunas de las cuales tienen aquí sus últimos refugios en Canarias. Sobresalen el petrel de Bulwer (*Bulweria bulwerii*), la pardela chica (*Puffinus assimilis*), los paíños común (*Hydrobates pelagicus*), pechialbo (*Pelagodroma marina*) y de Madeira (*Oceanodroma castro*), el águila pescadora (*Pandion haliaetus*), el guirre (*Neophron percnopterus*) y los halcones peregrino (*Falco peregrinoides*) y de Eleonor (*Falco eleonorae*). De muchas de estas especies sólo subsiste un contadísimo número de parejas, por lo que poseen un excepcional valor conservacionista. Este espacio ha sido testigo también de la extinción de una de las aves más significativas que habitaron de forma exclusiva el archipiélago, el ostrero unicolor (*Haematopus meadewaldoi*).

2.1.7 En la playa de sotavento de Jandía, al sur de la isla de Fuerteventura, extensa playa arenosa con grandes lagunas formadas por la marea y vegetación halófila en el margen interior, se ha constatado la reproducción de la tortuga laúd, por lo que es el único punto de la Unión Europea donde se ha realizado la puesta de este reptil.

2.1.8 En la franja marina Teno-Rasca, situada al sur de la isla de Tenerife, la franja marina Mogán, al sur de la isla de Gran Canaria, y Santiago Valle Gran Rey (Gomera) las especiales condiciones de aguas cálidas y tranquilas durante gran parte del año unido a las grandes profundidades que se alcanzan cerca de la costa, ofrecen unas características inigualables para la presencia de poblaciones de numerosas especies de cetáceos. En este sentido, es zona de distribución de *Tursiops truncatus*. Del resto de cetáceos (*Globycephala macrorhinchus*, *Stenobrebanensis*, *Stenella frontalis*, *Delphinus delphis*, *Stenella coeruleoalba*, *Grampus griseus*, *Physeter macrocephalus*, *Balainoetia edemi*) algunas especies mantienen poblaciones residentes a lo largo del año, mientras que el resto visitan la zona por motivos reproductivos o alimenticios. Por otro lado, es un área vital para la tortuga boba, ya que se trata de una zona de descanso y termorregulación para *Caretta caretta* en Canarias, cuya población se estima en varios centenares de ejemplares, pudiendo ser observadas grandes concentraciones en su paso migratorio por la zona.

2.1.9 Los seabadales, como los de Guasimeta en Lanzarote praderas de fanerógamas marinas, o los de Corralero en Fuerteventura, son áreas importantes de reproducción y cría de especies de interés pesquero y/o ecológico, presentando también un especial interés para el mantenimiento de la presencia de peces pelágicos de gran porte.

2.1.10 La intensidad del uso de la franja marítima y el tráfico marítimo intenso, la contaminación de las aguas, modos de pesca ilegales, basuras flotantes, etc., hace el litoral canario especialmente vulnerable.

2.1.11 El ambiente marino canario tiene una limitada capacidad de producción biológica general, debido a la escasa superficie de los fondos litorales o plataformas costeras, junto con una baja concentración de nutrientes (aguas oligotróficas). Ello se ve compensado con el rango de temperaturas existentes y la variedad de biotopos o fondos, dando así alta biodiversidad pero escasa producción o biomasa. Es decir, sistemas muy frágiles y delicados en los que el equilibrio ecológico se altera fácilmente.

2.2 Criterios sociales, culturales y económicos

2.2.1 El reconocimiento internacional de las aguas de las islas Canarias como zona marina de especial sensibilidad, lleva aparejada la posibilidad de ordenar y controlar el intenso tráfico marítimo que soporta, evitando en muchos casos un posible derrame contaminante y en un supuesto de contaminación accidental, minimizando sus efectos.

2.2.2 Las medidas asociadas a la declaración de ZMES traerán un indudable beneficio económico a las Islas cuya mayor fuente de ingresos procede del turismo, seguida de la pesca; actividades ambas relacionadas íntimamente con el medio marino, la limpieza y calidad de las aguas de baño y de los caladeros.

2.2.3 En los últimos años el medio marino del archipiélago canario esta siendo objeto de trabajos de investigación dentro de proyectos internacionales, nacionales y regionales, con numerosas campañas en buques científicos y comerciales, en el campo de la oceanografía, la ciencia biológica pesquera y la biodiversidad canaria.

2.2.4 Las facultades de la Universidad de La Laguna, la facultad de Ciencias del Mar de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, el Instituto canario de Ciencias Marinas (Consejería de Educación y Ciencia, Gobierno de Canarias), y el Centro oceanográfico de Canarias (Instituto Español de Oceanografía, Ministerio de Ciencia y Tecnología), dotan a Canarias de una enseñanza e investigación marina importante. A ello se unen numerosas instituciones o centros con actividades específicas: Museo de ciencias naturales de Tenerife, Agencia insular del mar de La Palma y la de Tenerife, Centro de recuperación de animales de Gran Canaria (donde se atiende cada año decenas de tortugas afectadas por el petróleo y unos quince cetáceos que varan en las Islas).

2.3 Vulnerabilidad de la zona a los daños causados por el transporte marítimo internacional

2.3.1 Se ha de destacar la importancia del tráfico marítimo que surca las aguas del archipiélago canario derivado de su situación geoestratégica, lo que hace de los puertos insulares una "base de operaciones" ideal para muchos tipos de buques que "se apoyan" en los mismos para sus actividades pesqueras, recibir combustible, relevar tripulaciones, recibir repuestos y provisiones, etc. A estas actividades operativas se ha de añadir el tráfico marítimo necesario para el abastecimiento de la población insular, el tráfico de exportación y el derivado del importante sector turístico.

2.3.2 Toda clase de buques atraviesan las aguas del archipiélago, pero el principal problema es el intenso tráfico de buques petroleros de gran tamaño que tienen su destino de carga en el Golfo Pérsico. Los petroleros en lastre navegan por la ruta Norte/Sur y los petroleros cargados utilizan la ruta Sur/Norte; en ambos casos, se producen descargas incontroladas de residuos de hidrocarburos al mar. El tráfico de este tipo se estima en 1 500 buques anuales. Se ha de destacar también el hecho de la existencia de una refinería, con un terminal marítimo en la isla de Tenerife, que recibe un promedio de 4 millones de toneladas anuales de hidrocarburos y que constituye el punto de distribución de productos petrolíferos para el consumo insular, el nacional y la exportación. Otro tráfico a destacar es el tránsito de buques quimiqueros que siguen las rutas mencionadas anteriormente y los que recalán en puertos canarios para el abastecimiento de las industrias locales.

ANEXO 2

MEDIDAS DE PROTECCIÓN CORRESPONDIENTES

A DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO PARA LAS ISLAS CANARIAS

LAS ISLAS CANARIAS

Carta de referencia: N° 209 del Catálogo de Cartas Náuticas del Instituto Hidrográfico de la Marina de España, dátum geodésico WGS 1984, editada como segunda edición de enero de 1968 (12ª impresión de septiembre de 2003), que comprende las islas Canarias y la costa occidental de África de cabo Yubi a cabo Bojador.

1 Descripción de los nuevos dispositivos de separación del tráfico:

2 Dispositivo de separación del tráfico oriental (entre Gran Canaria y Fuerteventura):

- Dos vías de circulación de 3 millas de anchura.
- Una zona de separación de tráfico intermedia de dos millas de anchura.
- Una zona de precaución que conforma un rectángulo.
- Dos zonas de navegación costeras.

2.1 Descripción del dispositivo de separación del tráfico:

a) Una línea de separación que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | |
|----|---------------|---------------|
| 3) | 28°20',470 N, | 014°56',910 W |
| 4) | 28°12',295 N, | 015°00',289 W |
| 5) | 28°02',898 N, | 015°04',167 W |
| 6) | 27°51',622 N, | 015°08',813 W |

b) Una zona de separación del tráfico intermedia limitada por las líneas que unen las siguientes posiciones geográficas:

| | | |
|-----|---------------|---------------|
| 8) | 27°50',596 N, | 015°05',625 W |
| 9) | 28°01',872 N, | 015°00',979 W |
| 10) | 28°11',269 N, | 014°57',101 W |
| 11) | 28°20',196 N, | 014°53',412 W |
| 12) | 28°20',057 N, | 014°51',145 W |
| 13) | 28°10',660 N, | 014°55',028 W |
| 14) | 28°01',263 N, | 014°58',905 W |
| 15) | 27°49',987 N, | 015°03',550 W |

c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el sur al rumbo verdadero 200° entre la línea de separación y la zona de separación descritas en los párrafos a) y b).

- d) Una línea de separación con la zona de navegación costera delimitada por unas líneas que unen las siguientes posiciones geográficas:

| | | |
|-----|---------------|---------------|
| 16) | 27°48',961 N, | 015°00',362 W |
| 17) | 28°00',237 N, | 014°55',718 W |
| 18) | 28°09',634 N, | 014°51',841 W |
| 19) | 28°19',784 N, | 014°47',762 W |

- e) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el norte al rumbo verdadero 020° entre la línea de separación y la zona de separación descritas en los párrafos b) y d).

Zona de precaución

- f) Una zona de precaución limitada por una línea que une las posiciones geográficas 4, 5, 17 y 18.

Zona de navegación costera

- g) Una zona de navegación costera entre la costa oriental de la isla de Gran Canaria y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | |
|----|------------------------------------|---------------|
| 1) | Faro de la Isleta (28°10',400 N,) | 015°25',000 W |
| 2) | 28°22',000 N, | 015°19',000 W |
| 3) | 28°20',470 N, | 014°56',910 W |
| 4) | 28°12',295 N, | 015°00',289 W |
| 5) | 28°02',898 N, | 015°04',167 W |
| 6) | 27°51',622 N, | 015°08',813 W |
| 7) | Faro Punta Arinaga (27°51',700 N,) | 015°23',000 W |

- h) Una zona de navegación costera limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | |
|-----|--------------------------------------|---------------|
| 16) | 27°48',961 N, | 015°00',362 W |
| 17) | 28°00',237 N, | 014°55',718 W |
| 18) | 28°09',634 N, | 014°51',841 W |
| 19) | 28°19',784 N, | 014°47',762 W |
| 20) | 28°19',000 N, | 014°36',000 W |
| 21) | Faro de Punta Jandia (28°03',800 N,) | 014°30',300 W |
| 22) | 27°45',000 N, | 014°44',000 W |
| 16) | 27°48',961 N, | 015°00',362 W |

Nota: Los buques que así lo deseen pueden notificar voluntariamente su entrada y salida del DST por conducto del MRCC regional de Las Palmas utilizando el canal 16 de ondas métricas.

3 Dispositivo de separación del tráfico occidental (entre Gran Canaria y Tenerife):

- Dos vías de circulación de tres millas de anchura.
- Una zona de separación de tráfico intermedia de dos millas de anchura.
- Una zona de precaución que conforma un rectángulo.
- Dos zonas de navegación costeras.

3.1 Descripción del dispositivo de separación del tráfico:

a) Una línea de separación que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | |
|----|---------------|---------------|
| 3) | 28°38',008 N, | 015°46',655 W |
| 4) | 28°27',283 N, | 015°56',899 W |
| 5) | 28°18',857 N, | 016°04',936 W |
| 6) | 28°03',536 N, | 016°19',521 W |

b) Una zona de separación del tráfico intermedia limitada por las líneas que unen las siguientes posiciones geográficas:

| | | |
|-----|---------------|---------------|
| 8) | 28°01',608 N, | 016°16',917 W |
| 9) | 28°16',929 N, | 016°02',336 W |
| 10) | 28°25',355 N, | 015°54',302 W |
| 11) | 28°36',327 N, | 015°43',837 W |
| 12) | 28°35',443 N, | 015°42',327 W |
| 13) | 28°24',257 N, | 015°52',967 W |
| 14) | 28°15',831 N, | 016°01',000 W |
| 15) | 28°00',510 N, | 016°15',578 W |

c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el sur al rumbo verdadero 220° entre la línea de separación y la zona de separación descritas en los párrafos a) y b).

d) Una línea de separación con la zona de navegación costera que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | |
|-----|---------------|---------------|
| 16) | 27°58',582 N, | 016°12',975 W |
| 17) | 28°13',903 N, | 015°58',401 W |
| 18) | 28°22',329 N, | 015°50',370 W |
| 19) | 28°33',811 N, | 015°39',432 W |

e) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el norte al rumbo verdadero 040° entre la línea de separación y la zona de separación descritas en los párrafos b) y d).

Zona de precaución

f) Una zona de precaución limitada por una línea que une las posiciones geográficas 4, 5, 17 y 18.

Zonas de navegación costera

g) Una zona de navegación costera entre la costa oriental de la Isla de Santa Cruz de Tenerife y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | |
|----|----------------------------------|---------------|
| 1) | Faro Punta Anaga (28°34',8000 N) | 016°08',300 W |
| 2) | 28°48',000 N, | 016°04',000 W |
| 3) | 28°38',008 N, | 015°46',655 W |
| 4) | 28°27',283 N, | 015°56',899 W |
| 5) | 28°18',857 N, | 016°04',936 W |
| 6) | 28°03',536 N, | 016°19',521 W |
| 7) | Punta Roja (28°01',476 N,) | 016°32',884 W |

h) Una zona de navegación costera entre la costa occidental de la Isla de Gran Canaria y la una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

| | | |
|-----|------------------------------------|---------------|
| 16) | 27°58',582 N, | 016°12',975 W |
| 17) | 28°13',903 N, | 015°58',401 W |
| 18) | 28°22',329 N, | 015°50',370 W |
| 19) | 28°33',811 N, | 015°39',432 W |
| 20) | 28°22',000 N, | 015°19',000 W |
| 21) | Faro de la Isleta (28°10',4000 N,) | 015°25',000 W |
| 22) | 28°00',000 N, | 15°49',180 W |
| 23) | 28°00',000 N, | 16°00',000 W |
| 24) | 27°44',000 N, | 16°00',000 W |

Nota: Los buques que así lo deseen pueden notificar voluntariamente su entrada y salida del DST por conducto del MRCC de Tenerife utilizando el canal 16 de ondas métricas.

B ZONAS A EVITAR POR LOS BUQUES EN TRÁNSITO POR LAS ISLAS CANARIAS

(Carta de referencia: carta N° 209 del catálogo de cartas náuticas del Instituto Hidrográfico de la Marina de España, segunda edición, 1968, 12ª impresión, 2003).

Nota: Esta carta está basada en el Dátum geodésico WGS 1984.

Descripción de las zonas a evitar

Para evitar riesgos de contaminación y daños al medio ambiente en zonas marinas especialmente sensibles, todos los buques tanque y los buques de arqueo bruto superior a 500 que transporten cargas de hidrocarburos o cargas peligrosas a granel deben evitarán las siguientes zonas:

A la altura de la isla de Lanzarote (reserva de la biosfera)

La zona delimitada por los meridianos de longitud 013°15',00 W y 013°39',00 W y los paralelos de latitud 29°07',00 N y 29°30',00 N.

A la altura de la isla de Tenerife (zona de cría de cetáceos)

La zona delimitada por el meridiano de longitud 017°22',00 W y la costa meridional de la isla y los paralelos de latitud 28°00',00 N y 28°21',00 N.

A la altura de la isla de Gran Canaria (zona de cría de cetáceos)

La zona delimitada por el meridiano de longitud 016°00',00 W y la costa y los paralelos de latitud 27°44',00 N y 28°00',00 N.

A la altura de la isla de La Palma (reserva de la biosfera)

La zona delimitada por los meridianos de longitud 017°35',00 W y 018°00',00 W y los paralelos de latitud de 28°17',00 N y 29°00',00 N.

A la altura de la isla de El Hierro (reserva de la biosfera)

La zona delimitada en las islas Canarias por el paralelo de latitud 28°00',00 N, los meridianos de longitud 017°42',00 W y 018°21',00 W y las coordenadas 27°48',00 N, 017°11',00 W, 27°23',00 N, 017°58',00 W y 27°36',00 N, 018°25',00 W.

C SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES EN LAS ISLAS CANARIAS

El sistema de notificación obligatoria para buques en las islas Canarias (CANREP) se establece en las islas Canarias.

1 Categorías de buques obligados a participar en el sistema

1.1 Buques que están obligados a participar en el sistema de notificación obligatoria CANREP:

Buques tanque de peso muerto igual o superior a 600, en tránsito por las islas Canarias o con origen o destino en puertos canarios o de tráfico interinsular, que transporten una carga de:

- crudos pesados con una densidad a 15°C superior a 900 kg/m³;
- fueloils pesados con una densidad a 15°C superior a 900 kg/m³ o una viscosidad cinemática a 50°C superior a 180 mm²/s; y
- asfalto, alquitrán y sus emulsiones.

2 Límites geográficos de la zona de notificación de las islas Canarias

2.1 La zona marítima que se propone está limitada exteriormente por una línea poligonal que une los extremos del límite exterior del mar territorial (12 millas náuticas) que rodea al archipiélago, siendo las coordenadas de los puntos de inflexión las siguientes (ver plano en apéndice 3):

| Denominación | Latitud | Longitud |
|--------------|----------|-----------|
| A | 28°56' N | 018°13' W |
| B | 29°04' N | 017°47' W |
| C | 28°48' N | 016°04' W |
| D | 28°22' N | 015°19' W |
| E | 28°19' N | 014°36' W |
| F | 29°37' N | 013°39' W |
| G | 29°37' N | 013°19' W |
| H | 29°17' N | 013°06' W |
| I | 27°57' N | 013°48' W |
| J | 27°32' N | 015°35' W |
| K | 27°48' N | 016°45' W |
| L | 27°48' N | 017°11' W |
| M | 27°23' N | 017°58' W |
| N | 27°36' N | 018°25' W |

2.2 La carta de referencia es la N° 209 del Instituto Hidrográfico de la Marina (dátum geodésico WGS 1984).

3 Formato y contenido de las notificaciones, horas y situaciones geográficas en que se han de efectuar, autoridad a la que deben enviarse y servicios disponibles

3.1 Formato

3.1.1 Las notificaciones CANREP se enviarán a uno de los centros de coordinación de salvamento y seguridad marítima enumerados en el apéndice 1, y se elaborarán de conformidad con el formato que se indica en el apéndice 2.

3.1.2 El formato de la notificación que se describe *infra* se ajusta a lo dispuesto en el párrafo 2 del apéndice de la resolución A.851(20).

3.2 Contenido

3.2.1 Las notificaciones que han de efectuar los buques participantes contienen los datos esenciales para cumplir los objetivos del sistema:

- .1 el nombre del buque, el distintivo de llamada, el número de identificación IMO o ISMM y su situación son necesarios para establecer la identidad del buque y su situación inicial (letras A, B y C);
- .2 la derrota, velocidad y destino del buque son importantes para el seguimiento de su ruta y para poner en marcha las medidas de búsqueda y salvamento si en la

pantalla no aparece una notificación de dicho buque, para fomentar medidas para la navegación del buque en condiciones de seguridad, y también para impedir que se ocasione contaminación en las zonas en las que las condiciones meteorológicas sean extremas (letras E, F, G y I);

- .3 el número de personas a bordo, y otra información pertinente, son elementos importantes para la asignación de recursos en una operación de búsqueda y salvamento (letras P, T y W); y
- .4 de conformidad con las disposiciones de los Convenios SOLAS y MARPOL, los buques suministrarán información sobre los defectos, averías, deficiencias u otras limitaciones (letra Q), así como información adicional (letra X).

3.3 Hora y situación geográfica en que se han de efectuar las notificaciones

3.3.1 Los buques tienen que enviar una notificación:

- .1 al entrar en la zona de notificación, según se define en el párrafo 2; o
- .2 inmediatamente después de salir de un puerto, terminal o fondeadero que se encuentre en la zona de notificación; o
- .3 cuando se desvíen de la ruta que lleva al puerto, terminal, fondeadero o situación de destino que se enunció originalmente "debido a las órdenes" recibidas al entrar en la zona de notificación; o
- .4 cuando sea necesario desviarse de la ruta planificada por razones meteorológicas; por avería del equipo o por un cambio en el estado de navegación; y
- .5 cuando finalmente se salga de la zona de notificación.

3.3.2 Los buques no tendrán que enviar una notificación si, cuando naveguen normalmente por la zona de notificación, cruzan el perímetro de la misma sin que se trate de la entrada inicial ni de la salida final.

3.4 Autoridades en tierra a las que se envían las notificaciones

3.4.1 Al entrar a la zona de notificación CANREP los buques lo notificarán a uno de los centros de coordinación de salvamento y seguridad marítima enumerados en el apéndice 1, según el siguiente criterio:

- i) Buques que entran en la zona de notificación CANREP por una situación a levante del Meridiano de longitud 015°30' W, se notificarán al Centro de Coordinación de Salvamento de Las Palmas.
- ii) Buques que entran en la zona de notificación CANREP por una situación a poniente del Meridiano de longitud 015°30' W, se notificarán al Centro de Coordinación de Salvamento de Tenerife.

3.4.2 A la salida de la zona de notificación CANREP los buques lo notificarán al mismo centro al que hayan notificado la entrada.

3.4.3 Las notificaciones se elaborarán de conformidad con el formato que se indica en el apéndice 2.

3.4.4 Las notificaciones pueden enviarse por cualquier medio que haga posible su recepción por los medios indicados en el apéndice 1.

4 Información que se ha de facilitar a los buques participantes y procedimientos que se han de seguir

4.1 Si así se solicitara, los centros de coordinación de salvamento y seguridad marítima enumerados en el apéndice 1 podrán facilitar a los buques información importante para la seguridad de la navegación en la zona de notificación del buque, mediante dispositivos de radiodifusión.

4.2 Si fuera necesario, a un buque dado se le puede informar a título individual respecto de las condiciones locales específicas.

5 Radiocomunicaciones requeridas para el sistema, frecuencias en que han de transmitirse las notificaciones e información que éstas deben contener

5.1 Los centros de coordinación de salvamento y seguridad marítima a los que hay que enviar las notificaciones se mencionan en el apéndice 1.

5.2 Las notificaciones que tiene que efectuar un buque al entrar a la zona de notificación y navegar por ella comenzarán con la palabra CANREP e incluirán una abreviatura de dos letras que permitirá su identificación, (plan de navegación, notificación final o notificación de cambio de derrota). Las notificaciones con este prefijo se enviarán gratuitamente.

5.3 Según sea el tipo de notificación, ésta incluirá la siguiente información, como se indica en el párrafo 6 del apéndice 2:

- A: Identificación del buque (nombre del buque, distintivo de llamada, número de identificación IMO y número ISMM)
- B: Grupo de la hora y de la fecha
- C: Situación
- E: Rumbo verdadero
- F: Velocidad
- G: Nombre del último puerto en que se hizo escala
- I: Nombre del próximo puerto de escala y hora estimada de llegada
- P: Tipo(s) de carga, y la cantidad y clasificación de la OMI si se transportan cargas potencialmente peligrosas.
- Q: Se utilizará en casos de defectos o deficiencias que afecten a la navegación normal
- T: Dirección para la comunicación de información sobre la carga
- W: Número de personas a bordo
- X: Datos varios aplicables a dichos buques tanque:

- cantidad estimada y características del combustible líquido para los buques tanque que lleven más de 5 000 toneladas del mismo;
- estado de navegación (por ejemplo, desplazamiento por propulsión propia, con capacidad de maniobra restringida, etc.).

5.4 El formato de las notificaciones será acorde con la resolución A.851(20).

6 Reglamentación vigente en la zona de cobertura del sistema

6.1 Reglamento de Abordajes

El Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 (Reglamento de Abordajes), enmendado, es aplicable en toda la zona de cobertura del sistema.

7 Instalaciones en tierra de apoyo para el funcionamiento del sistema

7.1 Los centros de coordinación de salvamento y seguridad marítima a los que hay que enviar las notificaciones se mencionan en el apéndice 1.

7.2 Los centros de coordinación de salvamento y seguridad marítima, o cualquier otra instalación que forme parte del servicio, contarán con personal en todo momento.

7.3 La formación que recibe el personal de los centros de coordinación de salvamento y seguridad marítima se ajusta a las recomendaciones nacionales e internacionales, y comprende un estudio general de las medidas de seguridad de la navegación y las disposiciones nacionales e internacionales (OMI) pertinentes respecto de tales medidas.

7.4 Se aceptan todos los medios de comunicación que hagan posible su recepción por los medios indicados en el apéndice 1.

8 Medidas en caso de que un buque no cumpla las prescripciones del sistema

8.1 El sistema tiene por objeto la puesta en marcha de las medidas de búsqueda y salvamento marítimos y de las necesarias para evitar la contaminación de la forma más rápida y eficaz posible si se notifica una emergencia o no se recibe la notificación de un buque que se preveía recibir, y no puede establecerse comunicación con el mismo. Se desplegarán todos los medios disponibles para conseguir la plena participación de los buques que tengan que efectuar notificaciones. Si éstos no se presentan y al buque infractor se le puede identificar sin lugar a dudas, se informará a las Autoridades correspondientes del Estado de abanderamiento en cuestión para que procedan a investigar la situación y a iniciar posibles acciones judiciales de conformidad con su legislación nacional. El sistema de notificación obligatoria para buques CANREP es solamente para el intercambio de información y no concede autoridad complementaria alguna para imponer cambios en las actividades del buque. Dicho sistema de notificación se implantará de conformidad con lo dispuesto en la CONVEMAR, el Convenio SOLAS y otros instrumentos internacionales pertinentes, de modo que el sistema de notificación no constituirá la base para impedir el paso de un buque en tránsito por la zona de notificación.

APÉNDICE 1

INSTALACIONES A LAS QUE HAY QUE ENVIAR LAS NOTIFICACIONES (situaciones geográficas remitidas al dátum geodésico WGS 1984)

| | |
|---|--|
| MRCC Tenerife | 28°28' N 016°14' W |
| Teléfono: | +34 900 202 111 |
| Correo electrónico: | canrep.tenerife@sasemar.es |
| Canales de ondas métricas: | 16 y 70 |
| Canales de ondas hectométricas: | 2182 |
| Sistema de identificación automática (SIA) | |
| MRCC Las Palmas | 28°09' N 015°25' W |
| Teléfono: | +34 900 202 112 |
| Correo electrónico: | canrep.laspalmas@sasemar.es |
| Canales de ondas métricas: | 16 y 70 |
| Canales de ondas hectométricas: | 2182 |
| Sistema de identificación automática (SIA) | |

APÉNDICE 2

SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA EN LAS ISLAS CANARIAS (CANREP)

Normas para la elaboración de notificaciones

1 Los buques que se dirijan a la zona de notificación de las islas Canarias o procedan de ella enviarán una notificación:

- .1 al entrar a la zona de notificación; o
- .2 inmediatamente después de salir de un puerto, terminal o fondeadero que se encuentre en la zona de notificación; o
- .3 cuando se desvíen de la ruta que lleva al puerto, terminal, fondeadero o situación de destino que se enunció originalmente "debido a las órdenes" recibidas al entrar en la zona de notificación; o
- .4 cuando sea necesario desviarse de la ruta planificada por razones meteorológicas o por avería del equipo o cuando se necesite información bajo "Q"; y
- .5 cuando finalmente se salga de la zona de notificación.

2 Los buques no tendrán que remitir una notificación si -cuando naveguen normalmente por la zona de notificación- cruzan el perímetro de la misma sin que se trate de la entrada inicial ni los de salida definitiva.

3 Al entrar a la zona de notificación CANREP los buques lo notificarán a uno de los Centros de Coordinación de Salvamento y Seguridad Marítima enumerados en el apéndice 1, según el siguiente criterio:

- i) Buques que entran en la zona de notificación CANREP por una situación a levante del Meridiano de longitud 015°30' W, se notificarán al Centro de Coordinación de Salvamento de Las Palmas.
- ii) Buques que entran en la zona de notificación CANREP por una situación a poniente del Meridiano de longitud 015°30' W, se notificarán al Centro de Coordinación de Salvamento de Tenerife.

4 A la salida de la zona de notificación CANREP los buques lo notificarán al mismo Centro al que hayan notificado la entrada.

5 Cada notificación comenzará con la palabra CANREP y una abreviatura de dos letras que permitirá su identificación. Los mensajes con este prefijo se enviarán gratuitamente y se calificarán de URGENTES.

6 Las notificaciones se elaborarán de conformidad con el cuadro que sigue. Los designadores A, B, C, E, F, G, I, P, T, W y X son obligatorios en las notificaciones correspondientes al plan de navegación, A, B, C, E y F para una notificación final, A, B, C, E, F, e I para una notificación de cambio de derrota. El designador Q también se incluirá siempre que en la zona de notificación se produzca algún problema, incluidos los fallos, averías, deficiencias o circunstancias que perturben la navegación normal.

| Designador | Función | Texto |
|--------------------|---|---|
| Nombre del sistema | Palabra de código | "CANREP" |
| | Tipo de notificación: Plan de navegación: Notificación final: Notificación de cambio de derrota: | Uno de los identificadores de 2 letras que siguen: "SP" (Plan de navegación) "FR" (Notificación final -al salir <u>definitivamente</u> de la zona de notificación) incluyendo sólo A, B, C, E y F "DR" (Notificación de cambio de derrota) incluyendo sólo A, B, C, E, F e I |
| A | Buque | Nombre y distintivo de llamada. (Nombre del buque, distintivo de llamada, Número de identificación IMO y número ISMM), (por ejemplo: NONESUCH/KTOI) |
| B | Grupo de la fecha y la hora correspondientes a la situación según el designador C dado en UTC (Tiempo universal coordinado) | Un grupo de 6 cifras seguido de una Z. Las dos primeras cifras indican la fecha del mes, las dos siguientes las horas y las dos últimas los minutos. La Z indica que la hora aparece en UTC (por ejemplo: 081340Z). |
| C | Situación (latitud y longitud) | Un grupo de 4 cifras para indicar la latitud en grados y minutos, con el sufijo N, y un grupo de 5 cifras para indicar la longitud en grados y minutos, con el sufijo W (por ejemplo: 2836 N, 01545 W). |
| E | Rumbo | Rumbo verdadero. Un grupo de 3 cifras (por ejemplo: 210). |
| F | Velocidad | Velocidad en nudos. Un grupo de 2 dígitos (por ejemplo: 14). |
| G | Nombre del último puerto en el que se hizo escala | El nombre del último puerto en el que se hizo escala (por ejemplo: estrecho de Gibraltar). |
| I | Destino y ETA (UTC) | El nombre del destino seguido de la hora estimada de llegada, expresada como se indica en el designador B (por ejemplo: Ciudad del Cabo 181400Z). |
| P | Carga | El tipo o tipos de carga, y la cantidad y clasificación de la OMI si se transportan cargas potencialmente peligrosas. |

| Designador | Función | Texto |
|--------------------|--|---|
| Nombre del Sistema | Palabra de código | "CANREP" |
| Q | Defectos, averías, deficiencias, limitaciones. | Indicación sucinta de defectos, incluidas las averías, deficiencias u otras circunstancias que afecten al curso normal de la navegación. |
| T | Dirección a la que dirigir la información sobre la carga | Nombre, número de teléfono y: facsímil, dirección de correo electrónico o URL. |
| W | Número total de personas a bordo | Se indicará el número |
| X | Datos varios | Datos varios aplicables a dichos buques tanque: - Características y cantidad aproximada de combustible líquido para buques tanque que transporten más de 5 000 toneladas del mismo, - Estado de navegación (por ejemplo, desplazamiento por propulsión propia, anclado, sin gobierno, con capacidad de maniobra restringida, restringido por su calado, amarrado, varado etc.). |

7 El **plan de navegación** ("SP") se enviará como una primera notificación:

- a) Al entrar en la zona de notificación, según la definición del párrafo 2.1.
- b) Al salir del último puerto situado en la zona de notificación.

Ejemplo:

Nombre de la estación a la que se envía la notificación: CANREP - SP

- A. GOLAR STIRLING/9001007
- B. 261520Z
- C. 2836N01545W
- E. 210
- F. 15
- G. ESTRECHO DE GIBRALTAR
- I. CIUDAD DEL CABO 230230Z
- P. 56,000 TONNES HEAVY FUEL OILS
- T. J Smith, 00 47 22 31 56 10, Facsímil 00 47 22 31 56 11
- W. 23
- X. NINGUNO, NINGUNO

8 La notificación final ("FR") se enviará:

- a) Al salir de la zona de notificación.
- b) A la llegada al puerto de destino situado en la zona de notificación.

Ejemplo:

Nombre de la estación a la que se envía la notificación: CANREP - FR

- A. GOLAR STIRLING/9001007
- B. 261805Z
- C. 2802N01614W
- E. 175
- F. 16

9 La notificación de cambio de derrota ("DR") se enviará:

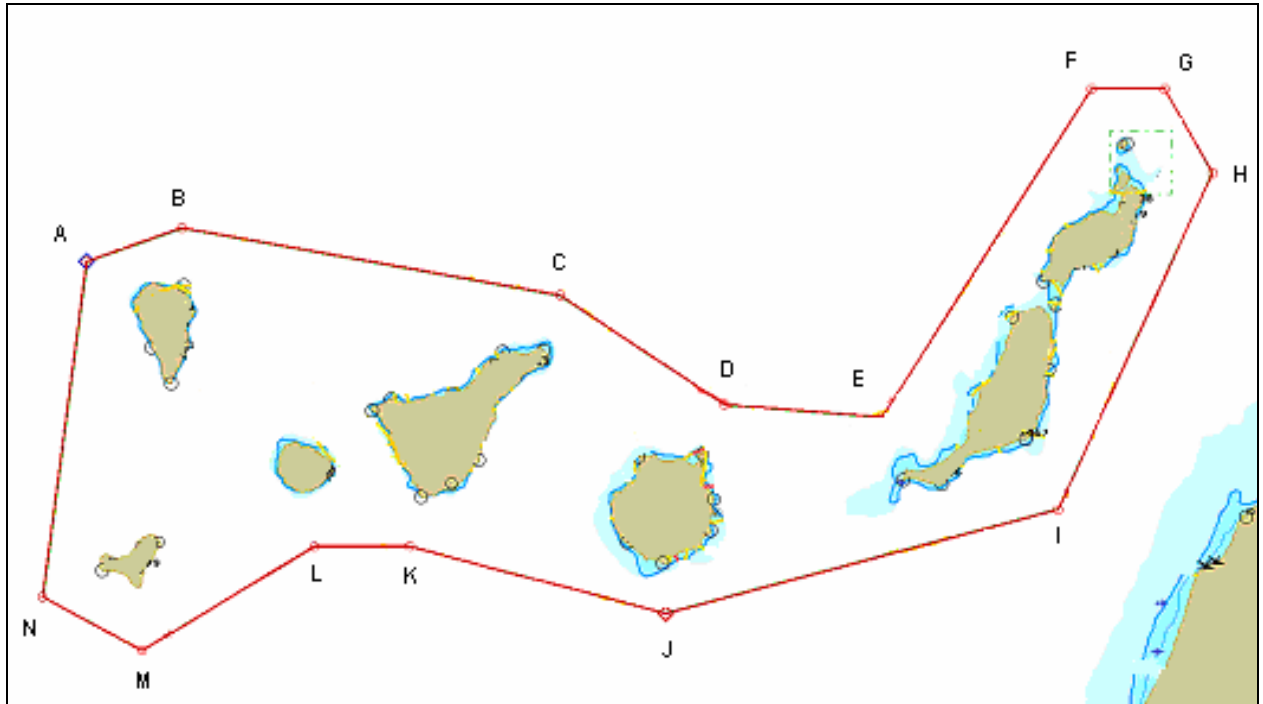
- a) cuando se desvíen de la ruta que lleva a su puerto, terminal, fondeadero o situación de destino que se enunció originalmente "debido a las órdenes" recibidas al entrar a la zona de notificación.
- b) cuando es necesario desviarse de la ruta planificada por razones meteorológicas, por avería del equipo o por un cambio en el estado de navegación.

Ejemplo:

Nombre de la estación a la que se envía la notificación: CANREP - FR

- A. GOLAR STIRLING/9001007
- B. 261605Z
- C. 2821N01557W
- E. 280
- F. 14
- I. SANTA CRUZ DE TENERIFE 261645Z
- X. NINGUNO, SATISFACTORIO

APÉNDICE 3
CARTA NÁUTICA REDUCIDA



RESUMEN DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES EN LAS ISLAS CANARIAS

1 Categorías de buques obligados a participar en el sistema

1.1 Buques que están obligados a participar en el sistema de notificación obligatoria CANREP:

Buques tanque de peso muerto igual o superior a 600, en tránsito por las islas Canarias o con origen o destino en puertos canarios o de tráfico interinsular, que transporten una carga de:

- crudos pesados con una densidad a 15°C superior a 900 kg/m³;
- fueloils pesados con una densidad a 15°C superior a 900 kg/m³ o una viscosidad cinemática a 50°C superior a 180 mm²/s; y
- asfalto, alquitrán y sus emulsiones.

2 Situación geográfica en que se han de efectuar las notificaciones

Los buques que viajen hacia las islas Canarias o salgan de ella enviarán una notificación:

- .1 al entrar en la zona de notificación; o
- .2 inmediatamente después de salir de un puerto, terminal o fondeadero que se encuentre en la zona de notificación; o
- .3 cuando se desvíen de la ruta que lleva al puerto, terminal, fondeadero o situación de destino que se enunció originalmente "debido a las órdenes" recibidas al entrar en la zona de notificación; o
- .4 cuando sea necesario desviarse de la ruta planificada por razones meteorológicas, por avería del equipo o por un cambio en el estado de navegación; y
- .5 cuando finalmente se salga de la zona de notificación.

3 Cartas de referencia

La carta de referencia es la N° 209 del Instituto Hidrográfico de la Marina (Dátum geodésico WGS 1984).

4 Formato de la notificación

Identificador del sistema: CANREP

Datos a transmitir en la zona CANREP:

- A: Identificación del buque (nombre del buque, distintivo de llamada, número de identificación IMO y número ISMM)
- B: Grupo de la hora y de la fecha
- C: Situación
- E: Rumbo verdadero
- F: Velocidad
- G: Nombre del último puerto en que se hará escala
- I: Nombre del próximo puerto de escala y hora estimada de llegada
- P: Tipo(s) de carga, y la cantidad y clasificación de la OMI si se transportan cargas potencialmente peligrosas.
- Q: A utilizar en casos de defectos o deficiencias que afecten a la navegación normal.
- T: Dirección para la comunicación de información sobre la carga
- W: Número de personas a bordo
- X: Datos varios aplicables a dichos buques tanque:
 - cantidad estimada y características del combustible líquido para los buques tanque que lleven más de 5 000 toneladas del mismo;
 - estado de navegación (por ejemplo, desplazamiento por propulsión propia, con capacidad de maniobra restringida, etc.).

5 Autoridades en tierra a las que se envían las notificaciones

5.1 Al entrar a la zona de notificación CANREP los buques lo notificarán a uno de los Centros de Coordinación de Salvamento y Seguridad Marítima enumerados en el apéndice 1, según el siguiente criterio:

- i) Buques que entran en la zona de notificación CANREP por una situación a levante del Meridiano de longitud 015°30' W, se notificarán al Centro de Coordinación de Salvamento de Las Palmas.
- ii) Buques que entran en la zona de notificación CANREP por una situación a poniente del Meridiano de longitud 015°30' W, se notificarán al Centro de Coordinación de Salvamento de Tenerife.

5.2 A la salida de la zona de notificación CANREP los buques lo notificarán al mismo Centro al que hayan notificado la entrada.

6 Telecomunicaciones

Las notificaciones pueden enviarse, sin coste, por cualquier medio que haga posible su recepción por los medios indicados en el apéndice 1.
