



Ref.: T2-OSSHE/2.7.1

SN.1/Circ.254
26 mayo 2006

SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES

1 El Comité de Seguridad Marítima, en su 81º periodo de sesiones (10 a 19 de mayo de 2006) adoptó, de conformidad con lo dispuesto en la resolución A.858(20) de la Asamblea, y mediante la resolución MSC.213 (81) que figura en el anexo, el nuevo sistema de notificación obligatoria para buques en las islas Canarias, que entrará en vigor a las 00 00 horas UTC del 1 de diciembre de 2006.

2 Se pide a los Gobiernos Miembros que pongan en conocimiento de los capitanes de sus buques la información que se adjunta y les recuerden que tienen que cumplir las prescripciones de los sistemas de notificación para buques adoptados, de conformidad con lo dispuesto en la regla V/11.7 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada.

ANEXO

**RESOLUCIÓN MSC 213(81)
(adoptada el 12 de mayo de 2006)**

**SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA
BUQUES EN LAS ISLAS CANARIAS**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO ASIMISMO la regla V/11 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS), relativa a la adopción de los sistemas de notificación para buques por la Organización,

RECORDANDO ADEMÁS la resolución A.858(20), por la que se decidió que la función de adoptar sistemas de notificación para buques en nombre de la Organización la desempeñe el Comité,

TENIENDO EN CUENTA las "Directrices y criterios relativos a los sistemas de notificación para buques", adoptados mediante la resolución MSC.43(64) y enmendados mediante la resolución MSC.111(73) y la resolución MSC.181(79),

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones del Subcomité de Seguridad de la Navegación, en su 51º periodo de sesiones,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en la regla V/11 del Convenio SOLAS, el Sistema de notificación para buques en las islas Canarias, como se describe en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE que este sistema de notificación obligatoria para buques entrará en vigor a las 00 00 horas UTC del 1 de diciembre de 2006; y
3. PIDE al Secretario General que ponga la presente resolución y su anexo en conocimiento de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y de los Miembros de la Organización que no son partes en el Convenio.

ANEXO 1

DESCRIPCIÓN DEL 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:

- .1 crudos pesados con una densidad a 15°C superior a 900 kg/m³;
- .2 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
- .3 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 Nº 209 del Instituto Hidrográfico de la Marina (dátum geodésico WGS 84).

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 e 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 84)**

| | |
|---------------------------------|----------------------------|
| 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 PARA BUQUES 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 |
| Q | Defectos, averías, deficiencias, limitaciones | Indicación sucinta de defectos, incluidas las averías, deficiencias u otras circunstancias que afecten al curso normal de la navegación |

| Designador | Función | Texto |
|----------------------------|--|---|
| Nombre del Sistema (cont.) | Palabra de código | "CANREP" |
| 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

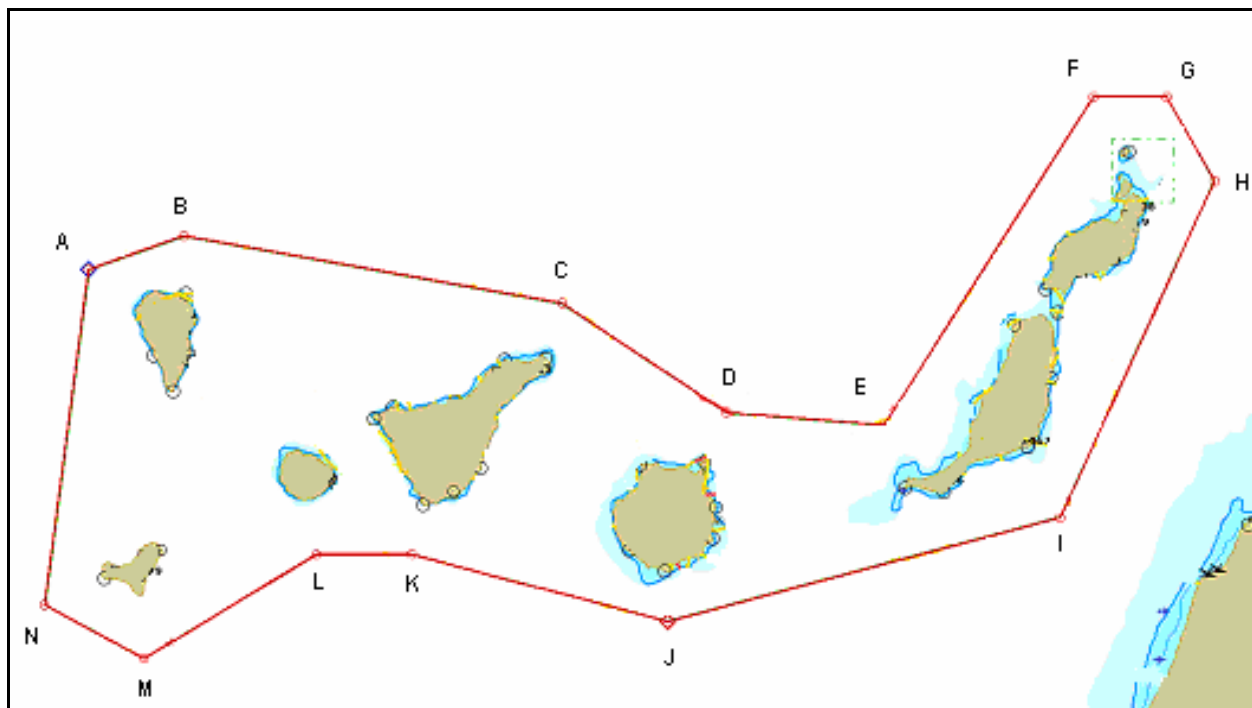
- 9 La notificación de cambio de derrota ("DR") se enviará:
- a) cuando se desvíen de la ruta que lleva a su puerto, terminal, fondeadero o situación de destino que se enunció originalmente "debido a las órdenes" recibidas al entrar a la zona de notificación.
 - b) cuando es necesario desviarse de la 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



ANEXO 2

RESUMEN

1 Categorías de buques obligados a participar en el sistema

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

- .1 crudos pesados con una densidad a 15°C superior a 900 kg/m³;
- .2 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
- .3 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.

Cartas de referencia

La carta de referencia es la N° 209 del Instituto Hidrográfico de la Marina (dátum geodésico WGS 84).

3 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.).

4 Autoridades en tierra a las que se envían las notificaciones

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.

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

5 Telecomunicaciones

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