

ANEXO 24

**RESOLUCIÓN MEPC.136(53)
adoptada el 22 de julio de 2005**

**DESIGNACIÓN DE LA ZONA DEL MAR BÁLTICO COMO
ZONA MARINA ESPECIALMENTE SENSIBLE**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

CONSCIENTE del valor ecológico, social, económico, cultural, científico y pedagógico de la zona del mar Báltico 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 Alemania, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Letonia, Lituania, Polonia y Suecia 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 Alemania, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Letonia, Lituania, Polonia y Suecia para que la zona del mar Báltico (según se define ésta en el párrafo 1.1 del anexo 1 de la presente resolución) se designe 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 la zona del mar Báltico (según se define ésta en el párrafo 1.1 del anexo 1 de la presente resolución),

1. DESIGNA la zona del mar Báltico, según se define ésta en el párrafo 1.1 del anexo 1 de la presente resolución, zona marina especialmente sensible;
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 la Asamblea adopte las medidas de protección correspondientes y la fecha de su entrada en vigor en su vigésimo cuarto periodo de sesiones, en noviembre/diciembre de 2005.

ANEXO 1

DESCRIPCIÓN DE LA ZONA MARINA ESPECIALMENTE SENSIBLE DE LA ZONA DEL MAR BÁLTICO

1 Descripción de la zona

1.1 La ZMES de la zona del mar Báltico comprende este mar propiamente dicho, el golfo de Botnia, el golfo de Finlandia y la entrada al Báltico hasta el paralelo que pasa por Skagen, en el Skagerrak, a 57°44,8' N, según se define en la regla 10 1) b) del Anexo I del MARPOL 73/78, con la excepción de las zonas marinas bajo la soberanía de la Federación de Rusia, o sujetas a los derechos de soberanía y la jurisdicción de la Federación de Rusia a que se hace referencia en el artículo 56 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. La designación de la ZMES de la zona del mar Báltico no irá en perjuicio de la soberanía ni de los derechos de soberanía y la jurisdicción de la Federación de Rusia en virtud del derecho internacional.

2 Importancia de la zona

2.1 En su conjunto, la zona del mar Báltico constituye un ecosistema singular y sensible, caracterizado por sus aguas salobres. En términos geológicos es joven, semicerrado y de aguas poco profundas. El intercambio de agua con el mar del Norte es limitado y lento, por lo que el agua permanece sin renovarse por largos períodos de tiempo y su nivel de salinidad es bajo y variable. El clima oscila de subártico a templado y grandes zonas del mar Báltico pueden verse cubiertas de hielo cada año. Todos estos factores han contribuido a un medio ambiente marino con escasa biodiversidad. A pesar de su escaso número de especies marinas, la zona alberga una mezcla única de especies marinas y de agua dulce, así como unas pocas especies exclusivas de aguas salobres. Las zonas costeras y marinas del Báltico albergan en su conjunto importantes zonas de reproducción y cría, lugares de abrigo y recursos alimentarios para las aves costeras y acuáticas. La diversidad de biotopos costeros es elevada y se caracteriza por la presencia de muchas especies acuáticas y terrestres amenazadas. La desaparición de especies clave puede poner en grave peligro el funcionamiento de todo el sistema. Por todo ello, el ecosistema marino del Báltico está considerado como especialmente vulnerable ante los peligros que suponen las actividades humanas.

2.2 La ZMES de la zona del mar Báltico es vulnerable a los daños causados por las actividades del transporte marítimo internacional. La zona del mar Báltico registra uno de los tráficos marítimos más intensos del mundo. Durante las últimas décadas el tráfico de la zona no sólo ha crecido, sino que ha cambiado rápidamente en cuanto a su naturaleza. Una tendencia es el aumento en los volúmenes de hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales transportadas por buques, lo que también aumenta la amenaza potencial de contaminación de las aguas. Un derrame podría tener consecuencias desastrosas sobre la vulnerable naturaleza de la zona, en concreto sobre las zonas de desove para los peces y de cría, descanso y anidamiento para las aves y los mamíferos marinos.

2.3 Un promedio de más de 2 000 buques diarios navegan por el Báltico, sin contar los transbordadores, los pesqueros pequeños ni las embarcaciones de recreo. De estos 2 000 buques, unos 200 son petroleros que pueden llegar a transportar cargas de 150 000 toneladas.

ANEXO 2

MEDIDAS DE PROTECCIÓN CORRESPONDIENTES

A DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO NUEVOS Y MODIFICADOS Y MEDIDAS CONEXAS DE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO EN EL MAR BÁLTICO SUDOCCIDENTAL

NUEVO DISPOSITIVO DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO "EN BORNHOLMSGAT"

Carta de referencia: Carta alemana N° 40 (6ª edición de 1998)

Nota: Esta carta ha sido levantada utilizando el dátum geodésico WGS 1984.

El nuevo dispositivo de separación del tráfico (DST) "En Bornholmsgat" consta de:

- dos vías de circulación de 2,7 millas de anchura y tres partes;
- una zona intermedia de separación del tráfico de 0,8 millas de anchura y tres partes;
- dos zonas de navegación costera conexas;
- una zona de precaución entre las tres partes.

La dirección (T) de la navegación es la siguiente:

- parte principal del DST entre Suecia y Bornholm: 038° dirección nordeste y 218° dirección sudoeste;
- parte sudoccidental del DST: 071° y 038° dirección nordeste y 218° y 251° dirección sudoeste; y
- parte occidental del DST: 093° dirección este y 273° dirección oeste.

Las coordenadas que figuran a continuación están en el dátum geodésico WGS 1984.

Descripción del nuevo dispositivo de separación del tráfico "En Bornholmsgat":

Parte principal:

- a) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

1)	55°24',584 N,	014°37',347 E
2)	55°25',246 N,	014°36',478 E
3)	55°12',526 N,	014°18',945 E
4)	55°12',034 N,	014°20',043 E

- b) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el este entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

5)	55°22',339 N,	014°40',279 E
6)	55°10',367 N,	014°23',760 E

- c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el oeste entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

7)	55°27',545 N,	014°33',615 E
8)	55°14',190 N,	014°15',221 E

Parte sudoccidental:

- d) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

9)	55°06',064 N,	014°11',895 E
10)	55°06',555 N,	014°10',800 E
11)	55°02',996 N,	014°05',965 E
12)	55°02',297 N,	014°02',424 E
13)	55°01',543 N,	014°02',876 E
14)	55°02',318 N,	014°06',806 E

- e) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el este entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

15)	55°04',397 N,	014°15',603 E
16)	55°00',020 N,	014°09',653 E
17)	54°58',987 N,	014°04',404 E

- f) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el oeste entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

18)	55°08',220 N,	014°07',086 E
19)	55°05',291 N,	014°03',113 E
20)	55°04',852 N,	014°00',893 E

Parte occidental:

- g) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

21)	55°10',966 N,	014°05',670 E
22)	55°11',762 N,	014°05',743 E
23)	55°11',928 N,	014°00',000 E
24)	55°11',130 N,	014°00',000 E

- h) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el este entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

25)	55°08',220 N,	014°07',086 E
26)	55°08',428 N,	014°00',000 E

- i) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el oeste entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

27)	55°14',461 N,	014°05',990 E
28)	55°14',630 N,	014°00',000 E

Zona de precaución

- j) Se establecerá una zona de precaución limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

29)	55°10',367 N,	014°23',760 E
30)	55°14',190 N,	014°15',221 E
31)	55°14',461 N,	014°05',990 E
32)	55°10',966 N,	014°05',670 E
33)	55°08',220 N,	014°07',086 E
34)	55°04',397 N,	014°15',603 E

Zona de navegación costera de Suecia

- k) Los límites de la zona de navegación costera a lo largo de la costa de Suecia pasan por las siguientes posiciones geográficas:

35)	55°23',179 N,	014°27',572 E
36)	55°28',417 N,	014°17',036 E
37)	55°23',202 N,	014°11',578 E
38)	55°14',190 N,	014°15',221 E

Zona de navegación costera de Dinamarca (Bornholm)

- l) Los límites de la zona de navegación costera a lo largo de la costa de Dinamarca pasan por las siguientes posiciones geográficas:

39)	55°17',882 N,	014°46',416 E
40)	55°22',339 N,	014°40',279 E
41)	55°13',758 N,	014°28',416 E
42)	55°11',346 N,	014°42',142 E

NUEVO DISPOSITIVO DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO "AL NORTE DE RÜGEN"

Carta de referencia: Carta alemana N° 40 (6ª edición de 1998).

Nota: Esta carta ha sido levantada utilizando el dátum geodésico WGS 1984.

El nuevo dispositivo de separación del tráfico (DST) "Al norte de Rügen" consta de:

- dos vías de circulación de dos millas de anchura;
- una zona intermedia de separación del tráfico de una milla de anchura.

La dirección (T) de la navegación es la siguiente:

- vía de circulación del sur del DST: 071° dirección este hacia Bornholmsgat
- vía de circulación del norte del DST: 251° dirección oeste hacia Kadettrennen

Las coordenadas que figuran a continuación están en el dátum geodésico WGS 1984.

Descripción del nuevo dispositivo de separación del tráfico "Al norte de Rügen":

a) Línea de separación del tráfico en el norte que une las siguientes posiciones geográficas:

- | | | |
|----|---------------|--------------|
| 1) | 54°54',426 N, | 13°11',332 E |
| 2) | 54°52',799 N, | 13°03',121 E |

b) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- | | | |
|----|---------------|--------------|
| 3) | 54°51',590 N, | 13°13',030 E |
| 4) | 54°52',535 N, | 13°12',465 E |
| 5) | 54°50',908 N, | 13°04',252 E |
| 6) | 54°49',962 N, | 13°04',818 E |

c) Línea de separación del tráfico en el sur que une las siguientes posiciones geográficas:

- | | | |
|----|---------------|--------------|
| 7) | 54°49',699 N, | 13°14',161 E |
| 8) | 54°48',071 N, | 13°05',948 E |

d) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el oeste entre la zona de separación y la línea de separación del tráfico en el norte.

e) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el este entre la zona de separación y la línea de separación del tráfico en el sur.

MODIFICACIÓN DEL DISPOSITIVO DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO "A LA ALTURA DE LA ISLA DE GOTLAND"

REGLA SOBRE EL CALADO MÁXIMO

Se añade la nota siguiente al dispositivo de separación del tráfico "A la altura de la isla de Gotland":

Nota: El calado máximo en el dispositivo de separación del tráfico es igual a 12 metros. Se recomienda a todos los buques que se dirijan o procedan de la parte nordeste del mar Báltico y tengan un calado superior a 12 metros, que utilicen la derrota en aguas profundas a la altura de la isla de Gotland.

MODIFICACIÓN DEL DISPOSITIVO DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO "AL SUR DE GEDSER". NUEVA ZONA DE NAVEGACIÓN COSTERA

Carta de referencia: Carta alemana N° 163 (11ª edición de 2003).

Nota: Esta carta ha sido levantada utilizando el dátum geodésico WGS 1984.

La nueva zona de navegación costera se encuentra entre el DST "Al sur de Gedser" y la costa de Alemania.

Las coordenadas que figuran a continuación están en el dátum geodésico WGS 1984.

Descripción de la nueva zona de navegación costera "Al sur de Gedser":

Los límites de la zona de navegación costera a lo largo de la costa de Alemania pasan por las siguientes posiciones geográficas:

1)	54°28',407 N,	12°29',940 E
2)	54°30',761 N,	12°17',531 E
3)	54°27',161 N,	12°15',131 E
4)	54°23',332 N,	12°09',700 E
5)	54°12',883 N,	12°09',700 E

B DERROTA EN AGUAS PROFUNDAS "A LA ALTURA DE LA ISLA DE GOTLAND"

Cartas de referencia: Cartas suecas N^{os} 7 y 8 (2001).

Descripción de la derrota en aguas profundas

Se establece la derrota en aguas profundas se encuentre entre el DST actual "A la altura de la península de Köpu" y el DST propuesto "En Bornholmsgat" y al sur de Hoburgs Bank y Norra Midsjöbanken, al sur de la isla de Gotland, y que esté limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

Las coordenadas que figuran a continuación están en el sistema geodésico mundial de 1984.

1)	59°05',846 N,	021°27',876 E
2)	58°59',781 N,	021°42',939 E
3)	58°12',543 N,	020°22',543 E
4)	57°58',270 N,	020°24',409 E
5)	57°22',158 N,	019°41',730 E
6)	57°18',891 N,	019°52',946 E
7)	56°22',640 N,	018°42',820 E
8)	56°17',230 N,	018°51',800 E
9)	56°00',300 N,	017°40',040 E
10)	55°53',850 N,	017°43',750 E
11)	55°39',324 N,	015°11',608 E
12)	55°35',183 N,	015°29',979 E
13)	55°27',545 N,	014°33',615 E
14)	55°22',339 N,	014°40',279 E

Notas:

- ¹ De acuerdo con la norma S-44 de la OHI, los reconocimientos hidrográficos detallados confirman las profundidades de la derrota en aguas profundas, limitada por la línea que une las posiciones geográficas 3) - 12) y de aproximadamente seis millas de anchura, en la zona de jurisdicción sueca. La profundidad no es inferior a 25 metros en ningún punto.
- ² Las zonas limitadas por la línea que une las posiciones geográficas 1) - 4) y 11) - 14) no se han reconocido aún de acuerdo con la norma S-44 de la OHI. El reconocimiento se llevará a cabo en 2008 a más tardar.
- ³ Se recomienda a todos los buques que pasen al este y al sur de la isla de Gotland y que se dirijan o procedan de la parte nordeste del mar Báltico y tengan un calado superior a 12 metros, que utilicen la derrota en aguas profundas.

C ZONAS A EVITAR EN EL MAR BÁLTICO MERIDIONAL AL SUR DE LA ISLA DE GOTLAND

(Carta de referencia: Carta sueca N° 8 (2001))

Descripción de las zonas a evitar

Por razones de protección del medio ambiente estas zonas sensibles, todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 500 deben evitar estas zonas.

Las coordenadas que figuran a continuación están en el sistema geodésico mundial de 1984

a) Hoburgs Bank

Se designa como zona a evitar la limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

1)	56°49',523 N,	018°38',769 E
2)	56°40',234 N,	018°45',078 E
3)	56°24',062 N,	018°36',202 E
4)	56°22',774 N,	018°08',433 E
5)	56°34',962 N,	018°06',198 E

b) Norra Midsjöbanken

Se designa como zona a evitar la limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

1)	56°07',873 N,	017°38',408 E
2)	56°02',172 N,	017°13',172 E
3)	56°10',097 N,	017°13',682 E
4)	56°15',016 N,	017°25',612 E

Nota: Todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 500 deben evitar estas zonas.


