

**ANEXO 32**

**RESOLUCIÓN MSC.190(79)  
(adoptada el 6 de diciembre de 2004)**

**ADOPCIÓN DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES  
EN LA ZONA MARINA ESPECIALMENTE SENSIBLE DE LAS AGUAS  
OCCIDENTALES DE EUROPA**

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) mediante la cual se autoriza al Comité a que desempeñe la función de adoptar sistemas de notificación para buques en nombre de la Organización,

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

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones formuladas por el Subcomité de Seguridad de la Navegación en su 50º periodo de sesiones,

HABIENDO TOMADO NOTA TAMBIÉN de que el Comité de Protección del Medio Marino, en su 52º periodo de sesiones, sancionó las recomendaciones formuladas por el Subcomité de Seguridad de la Navegación en su 50º periodo de sesiones y designó las aguas occidentales de Europa zona marina especialmente sensible (ZMES) mediante la resolución MEPC.121(52),

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en la regla V/11 del Convenio SOLAS, el Sistema de notificación para buques en la zona marina especialmente sensible de las aguas occidentales de Europa, como se describe en los anexos 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 julio de 2005;
3. PIDE al Secretario General que ponga la presente resolución y su anexos 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 LA ZONA MARINA ESPECIALMENTE SENSIBLE (ZMES) DE LAS AGUAS OCCIDENTALES DE EUROPA

El Sistema de notificación obligatoria para buques tanque en las aguas occidentales de Europa (WETREP) se establece en la zona marina especialmente sensible de las aguas occidentales de Europa.

#### **1 CATEGORÍAS DE BUQUES OBLIGADOS A PARTICIPAR EN EL SISTEMA**

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

Todo tipo de petrolero de más de 600 toneladas de peso muerto, que transporte una carga de:

- crudos pesados, esto es, crudos con una densidad a 15°C superior a 900 kg/m<sup>3</sup>;
- fueloils pesados, esto es, fueloils con una densidad a 15°C superior a 900 kg/m<sup>3</sup> o una viscosidad cinemática a 50°C superior a 180 mm<sup>2</sup>/s; y
- asfalto, alquitrán y sus emulsiones.

1.2 De conformidad con lo dispuesto en el Convenio SOLAS, el sistema de notificación obligatoria para buques WETREP no se aplica a los buques de guerra, buques auxiliares de la armada y otros buques que sean propiedad de un Gobierno Contratante o estén explotados por éste y que se destinen exclusivamente a servicios no comerciales de dicho Gobierno.

#### **2 COBERTURA GEOGRÁFICA DEL SISTEMA Y NÚMERO Y EDICIÓN DE LA CARTA DE REFERENCIA UTILIZADA PARA FIJAR LOS LÍMITES DEL SISTEMA**

2.1 El área cubierta por el sistema WETREP de notificación se define como un área comprendida entre las coordenadas que siguen, y figura también en la carta reducida que se adjunta en el apéndice 3:

Número	Latitud	Longitud
1 (Reino Unido)	58°30'N	Costa del Reino Unido
2 (Reino Unido)	58°30'N	000°W
3 (Reino Unido)	62°N	000°W
4 (Reino Unido)	62°N	003°W
5 (Reino Unido + Irlanda)	56°30'N	012°W
6 (Irlanda)	54°40'40",91N	015°W
7 (Irlanda)	50°56'45",36N	015°W
8 (Irlanda+Reino Unido+Francia)	48°27'N	006°25'W
9 (Francia)	48°27'N	008°W
10 (Francia+España)	44°52'N	003°10'W
11 (España)	44°52'N	010°W
12 (España)	44°14'N	011°34'W
13 (España)	42°55'N	012°18'W
14 (España+Portugal)	41°50'N	011°34'W
15 (Portugal)	37°N	009°49'W
16 (Portugal)	36°20'N	009°00'W
17 (Portugal)	36°20'N	007°47'W
18 (Portugal)	Desembocadura del río Guadiana 37°10'N	007°25'W
19 (Bélgica)	51°22'25"N	003°21'52",5E (frontera entre Bélgica y los Países Bajos)
20 (Reino Unido)	52°12'N	Costa este del Reino Unido
21 (Irlanda)	52°10',3"N	006°21',8"W
22 (Reino Unido)	52°01',52"N	005°04',18"W
23 (Reino Unido)	54°51',43"N	005°08',47"W
24 (Reino Unido)	54°40',39"N	005°34',34"W

2.2 La carta de referencia es la N° 4011 del Almirantazgo Británico (dátum del sistema geodésico mundial 1984 (WGS84)).

### **3 FORMATO Y CONTENIDO DE LAS NOTIFICACIONES, HORAS Y SITUACIONES GEOGRÁFICAS EN QUE SE HAN DE EFECTUAR Y AUTORIDAD A LA QUE DEBEN ENVIARSE, Y SERVICIOS DISPONIBLES**

#### **3.1 Formato**

3.1.1 Las notificaciones WETREP se enviarán a la radioestación costera o de comunicaciones más próxima de entre las que participen, enumeradas en el apéndice 1 del anexo 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 a continuación se ajusta a lo dispuesto en el párrafo 2 del apéndice de la resolución A.851(20).

### **3.2 Contenido de la notificación**

3.2.1 Las notificaciones que han de efectuar los buques participantes contienen información fundamental para el cumplimiento de los objetivos del sistema:

- .1 el nombre del buque, el distintivo de llamada, el número de identificación IMO/número ISMM y su situación son necesarios para establecer la identidad del buque y su situación inicial (letras A, B y C);
- .2 el rumbo, 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). La información que sea objeto de derechos de propiedad industrial y se haya obtenido como prescripción del sistema de notificación obligatoria para buques WETREP estará protegida en virtud de dicho sistema, que se ajusta a las Directrices y criterios relativos a los sistemas de notificación para buques, enmendadas (resolución A.851(20));
- .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 (bajo "Q"), así como información adicional (bajo "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 en ocasiones que no sean ni la entrada inicial ni la salida definitiva.

### **3.4 Autoridades en tierra a las que se envían las notificaciones**

3.4.1 Al entrar a la zona de notificación WETREP los buques lo notificarán al centro coordinador de la autoridad responsable del Estado ribereño que participe en el sistema. Los servicios de tráfico marítimo, los centros coordinadores de salvamento y las radioestaciones costeras u otras instalaciones a las que haya que enviar las notificaciones se enumeran en el apéndice 1.

3.4.2 Si el buque no pudiera enviar una notificación a la radioestación costera, o instalación, más cercana, lo hará a la siguiente radioestación costera, o instalación, más cercana que figure en el apéndice 1.

3.4.3 Las notificaciones pueden enviarse por cualquier medio moderno de comunicaciones, incluidos Inmarsat C, tele-fax y correo electrónico, según proceda.

## **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 Estados ribereños podrán facilitar a los buques información importante para la seguridad de la navegación en la zona de notificación del buque, mediante dispositivos de radiodifusión instalados en sus territorios.

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 servicios de tráfico marítimo, los centros coordinadores de salvamento y las radioestaciones costeras u otras instalaciones a las que haya que enviar las notificaciones se enumeran 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 WETREP e incluirán una abreviatura de dos letras que permitirá su identificación, (plan de navegación: SP, notificación final: FR o notificación de cambio de derrota: DR). Los telegramas con este prefijo se enviarán gratuitamente a los buques.

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 en que se hará escala y hora estimada de llegada
- P: Tipo(s) de carga de hidrocarburos, cantidad, calidad(es) y densidad. Si estos buques tanque transportan también otras cargas potencialmente peligrosas, habrá que indicar el tipo, cantidad y clasificación de la OMI, según proceda.
- 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 estos 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, navegando con las máquinas, con capacidad de maniobra restringida, etc.).

5.4 Las notificaciones tendrán un formato coherente con la resolución A.851(20) de la OMI.

5.5 Los informes serán gratuitos para los buques que realicen notificaciones.

## **6 REGLAMENTACIÓN PERTINENTE EN VIGOR EN LA ZONA DE COBERTURA DEL SISTEMA**

### **6.1 Reglamento para prevenir los abordajes**

El Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 (COLREG), enmendado, es aplicable en toda la zona de cobertura del sistema<sup>1</sup>.

### **6.2 Dispositivos de separación de tráfico y otras medidas de organización del tráfico marítimo**

Dispositivos de separación del tráfico adoptados por la OMI:

- Al oeste de las islas Sorlingas (Scilly)
- Al sur de las islas Sorlingas (Scilly)
- A la altura de Land's End, entre Seven Stones y Longships
- Al sur de las islas Sorlingas (Scilly)
- Al oeste de las islas Sorlingas (Scilly)
- A la altura de Ouessant (Ushant)
- A la altura de los Casquets
- En el paso de Calais (estrecho de Dover) y aguas adyacentes
- A la altura de Fastnet Rock

---

<sup>1</sup> Los buques que transporten mercancías contaminantes o peligrosas y que procedan de un puerto de la zona de notificación, o se dirijan a uno de tales puertos, tendrán que cumplir la Directiva de la Comunidad Europea titulada *Sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo* (2002/59/EC).

A la altura de los Smalls  
A la altura de Tuskar Rock  
A la altura de los Skerries  
En el canal del Norte  
A la altura de Finisterre  
A la altura del cabo de Roca  
A la altura del cabo de San Vicente

6.2.2 Derrotas en aguas profundas adoptadas por la OMI:

Derrota en aguas profundas que conduce al Puerto de Antifer  
Derrota en aguas profundas que forma parte de la vía de circulación que va hacia el nordeste establecida en el dispositivo de separación del tráfico en el paso de Calais (estrecho de Dover) y aguas adyacentes  
Derrota en aguas profundas al oeste de las Hébridas

6.2.3 Zonas a evitar adoptadas por la OMI:

En la región de la plataforma continental de Rochebonne  
En el canal de la Mancha y sus accesos  
En el paso de Calais (estrecho de Dover)  
Alrededor de la estación F3 en el dispositivo de separación del tráfico "En el paso de Calais (estrecho de Dover) y aguas adyacentes"  
En la región de las islas Orcadas (Orkney Islands)  
En la región de la isla Fair  
En la región de las islas Shetland  
Entre el faro de los Smalls y la isla de Grassholme  
En la región de las islas Berlengas

6.2.4 Otras medidas de organización del tráfico adoptadas por la OMI:

Direcciones recomendadas para el tráfico en el canal de la Mancha  
Derrotas recomendadas en el canal de la isla Fair  
Recomendaciones relativas a la navegación en las costas del Reino Unido

6.2.5 Sistemas de notificación obligatoria para buques adoptados por la OMI:

A la altura de "los Casquets" y zona litoral adyacente  
En el paso de Calais/estrecho de Dover  
A la altura de Ouessant (Ushant)  
A la altura de Finisterre

6.2.6 Servicios de tráfico marítimo costero (STM):

STM de Corsen  
Servicio de información para la navegación en el Canal de la Mancha (CNIS), Dover  
STM de Finisterre  
STM de Gris-Nez

## **7 INSTALACIONES EN TIERRA DE APOYO PARA EL FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA**

7.1 Los servicios de tráfico marítimo, los centros coordinadores de salvamento y las radioestaciones costeras u otras instalaciones a las que haya que enviar las notificaciones se enumeran en el apéndice 1.

7.2 Los servicios de tráfico marítimo, los centros coordinadores de salvamento y las radioestaciones costeras u otras instalaciones que formen parte del servicio contarán con personal en todo momento.

### **7.3 Todas las instalaciones de radiocomunicaciones**

7.3.1 Todos los métodos de radiocomunicaciones aprobados por la OMI se aceptan y están disponibles, como se detalla en el apéndice 1.

### **7.4 Formación y calificaciones del personal**

7.4.1 La formación que recibe el personal 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.

## **8 INFORMACIÓN RELATIVA A LOS PROCEDIMIENTOS QUE SE HAN DE SEGUIR EN CASO DE FALLO DE LAS INSTALACIONES DE RADIOCOMUNICACIONES DE LA AUTORIDAD EN TIERRA**

Si el buque no pudiera enviar la notificación a la radioestación costera, o instalación, más cercana, lo hará a la siguiente radioestación costera, o instalación, más cercana que figure en el apéndice 1.

## **9 MEDIDAS EN CASO DE QUE UN BUQUE NO CUMPLA LAS PRESCRIPCIONES DEL SISTEMA**

El sistema tiene por objeto la puesta en marcha de las medidas de búsqueda y salvamento marítimos y las medidas 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 éste. Se utilizarán todos los medios para conseguir la plena participación de los buques que tengan que efectuar notificaciones. Si no se presentan los informes y al buque infractor puede identificársele 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 WETREP 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

**SERVICIOS DE TRÁFICO MARÍTIMO, CENTROS COORDINADORES DE SALVAMENTO,  
RADIOESTACIONES COSTERAS U OTRAS INSTALACIONES A LAS QUE HAYA QUE  
ENVIAR LAS NOTIFICACIONES**  
(las posiciones geográficas son las del dátum geodésico mundial (WGS 84))

### BÉLGICA

#### Coordenadas geográficas

#### MRCC – SAR Ostende

51°14'N, 002°55'E

Tel.: +32 59 70 10 00  
Tel.: +32 59 70 11 00  
Facsimil: +32 59 70 36 05  
Télex: 82125

Canales de ondas métricas: 9, 16, 67, 70  
Canal de ondas hectométricas: 2 182  
ISMM: 00 205 99 81

### FRANCIA

#### MRCC Gris Nez

50°52'N, 001°35'E

Tel.: +33 3 21 87 21 87  
Facsimil: +33 3 21 87 78 55  
Télex: 130680

Inmarsat-C: 422799256  
Canales de ondas métricas: 16, 70  
ISMM: 002275100

#### MRCC Corsen -

48°25'N, 004°47'W

Tel.: +33 2 98 89 31 31  
Facsimil: +33 2 98 89 65 75  
Télex: 940086

Inmarsat-C: No  
Canales de ondas métricas: 16, 70  
ISMM: 002275300

### IRLANDA

#### MRCC Dublín.

Tel.: +353 1 6620922/23  
Facsimil: +353 1 6620795  
Correo electrónico: [mrccdublin@irishcoastguard.ie](mailto:mrccdublin@irishcoastguard.ie)

Las comunicaciones pueden también enviarse a MRCC Dublín vía:

**MRSC Valentia (EJK)** 51°56'N, 010°21'W  
**MRSC Malin Head (EJM)** 55°22'N, 007°21'W

## PORTUGAL

**MRCC Lisboa:** 38°40'N, 009°19'W  
Tel.: +351 21 4401950, o  
+351 21 4401919 (sólo para emergencias)  
Facsimil: +351 21 4401954  
Télex: 60747 P.  
Correo electrónico: [mrcclisboa@netc.pt](mailto:mrcclisboa@netc.pt).

## ESPAÑA

**MRCC Madrid** 40°24'N, 003°43'W  
Tel.: +34 91 7559133  
Facsimil: +34 91 5261440  
Télex: +5241210, +5241224  
Correo electrónico: [cncs@sasemar.es](mailto:cncs@sasemar.es)

**MRCC Finisterre:** 42°42'N, 008°59'W 002240993 (ISMM)  
Tel.: +34 981 767500  
Facsimil: +34 981 767740  
Télex: +5282268, +5286207  
Correo electrónico: [finister@sasemar.es](mailto:finister@sasemar.es)  
Canales de ondas métricas: 16 y 11  
Canal de ondas hectométricas: 2 182

**MRCC Bilbao** 43°20',8N, 003°01'W 002241021 (ISMM)  
Tel.: +34 944 839286  
Facsimil: +34 944 839161  
Correo electrónico: [bilbao@sasemar.es](mailto:bilbao@sasemar.es)  
Canales de ondas métricas: 16 y 10

## REINO UNIDO

**MRCC Falmouth**  
Tel.: +(0)1326 317575  
Facsimil: +(0)1326 318342  
Télex: +51 42981  
Inmarsat A e Inmarsat C  
Correo electrónico: [falmouthcoastguard@mcga.gov.uk](mailto:falmouthcoastguard@mcga.gov.uk)

Zona marítima A2 – Estaciones costeras de ondas hectométricas y de llamada selectiva digital (LSD)

		(ISMM)
MRCC Aberdeen	57°25'N, 001°51'W	002320004
MRCC Clyde	55°58'N, 004°48'W	002320022
MRCC Falmouth	50°08'N, 005°07'W	002320014
MRSC Holyhead	53°19'N, 004°38'W	002320018
MRSC Humber	54°05'N, 001°10'W	002320007
Cullercoats	55°04'N, 001°28'W	(subestación)
MRSC Milford Haven	51°41'N, 005°03'W	002320017
MRCC Shetland	60°09'N, 001°08'W	002320001
MRSC Stornoway	58°13'N, 006°20'W	002320024

## APÉNDICE 2

### SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA EN LAS AGUAS OCCIDENTALES DE EUROPA (WETREP)

#### Normas para la elaboración de notificaciones

1 Los buques que se dirijan a la zona de notificación de la aguas occidentales de Europa 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 en ocasiones que no sean ni la entrada inicial ni la salida definitiva.

3 Al entrar a la zona de notificación WETREP los buques enviarán una notificación al centro coordinador de la autoridad responsable del Estado ribereño que participe en el sistema. Los servicios de tráfico marítimo, los centros coordinadores de salvamento, las radioestaciones costeras u otras instalaciones a las que haya que enviar las notificaciones se enumeran en el apéndice 1.

4 Si el buque no pudiera enviar una notificación a la radioestación costera, o instalación, más cercana, lo hará a la siguiente radioestación costera, o instalación, más cercana que figure en el apéndice 1.

5 Cada notificación comenzará con la palabra WETREP e incluirá una abreviatura de dos letras que permitirá su identificación. Los mensajes con este prefijo se enviarán a los buques.

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, y A, B, C, E, F e I para una notificación de cambio de derrota. El designador Q también se incluirá en cuanto se produzca algún problema, incluidos los fallos, averías, deficiencias o circunstancias que perturben la navegación normal en la zona de notificación.

Designador	Función	Texto
Nombre del sistema	Palabra de código	"WETREP"
	Tipo de notificación: Plan de navegación	Uno de los identificadores de 2 letras que siguen: "SP" (Plan de navegación)
	Notificación final	"FR" (Notificación final – al salir <u>definitivamente</u> de la zona de notificación) incluyendo sólo <b>A, B, C, E y F</b>
	Notificación de cambio de derrota	"DR" (Notificación de cambio de derrota) incluyendo sólo <b>A, B, C, E, F e I</b>
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 el día 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: 5512N 03420W).
E	Rumbo	Rumbo verdadero. Un grupo de 3 cifras (por ejemplo: 083).
F	Velocidad	Velocidad en nudos. Un grupo de 2 cifras (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: Nueva York).
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: Milford Haven 181400Z).
P	Carga	El tipo o tipos de cargas de hidrocarburos, cantidad, calidad(es) y densidad del crudo pesado, combustible pesado, asfalto y alquitrán.  Si estos buques transportan también otras cargas potencialmente peligrosas, habrá que indicar el tipo, cantidad y clasificación de la OMI, según proceda.
Q	Defecto, avería, deficiencia, 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 ya sea: facsímile, 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: <ul style="list-style-type: none"> <li>- cantidad estimada y características del combustible líquido para los buques tanque que transporten más de 5 000 toneladas del mismo,</li> <li>- estado de navegación (por ejemplo, anclado, navegando con máquinas, sin gobierno, con capacidad de maniobra restringida, restringido por su calado, amarrado, varado etc.).</li> </ul>

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

WETREP – SP

A NONESUCH/KTOI

B 161520Z

C 4105N1115W

E 026

F 15

G RAS TANNURAH

I ROTTERDAM 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

WETREP– FR

A NONESUCH/KTOI

B 201520Z

C 5145N0238E

E 044

F 16

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

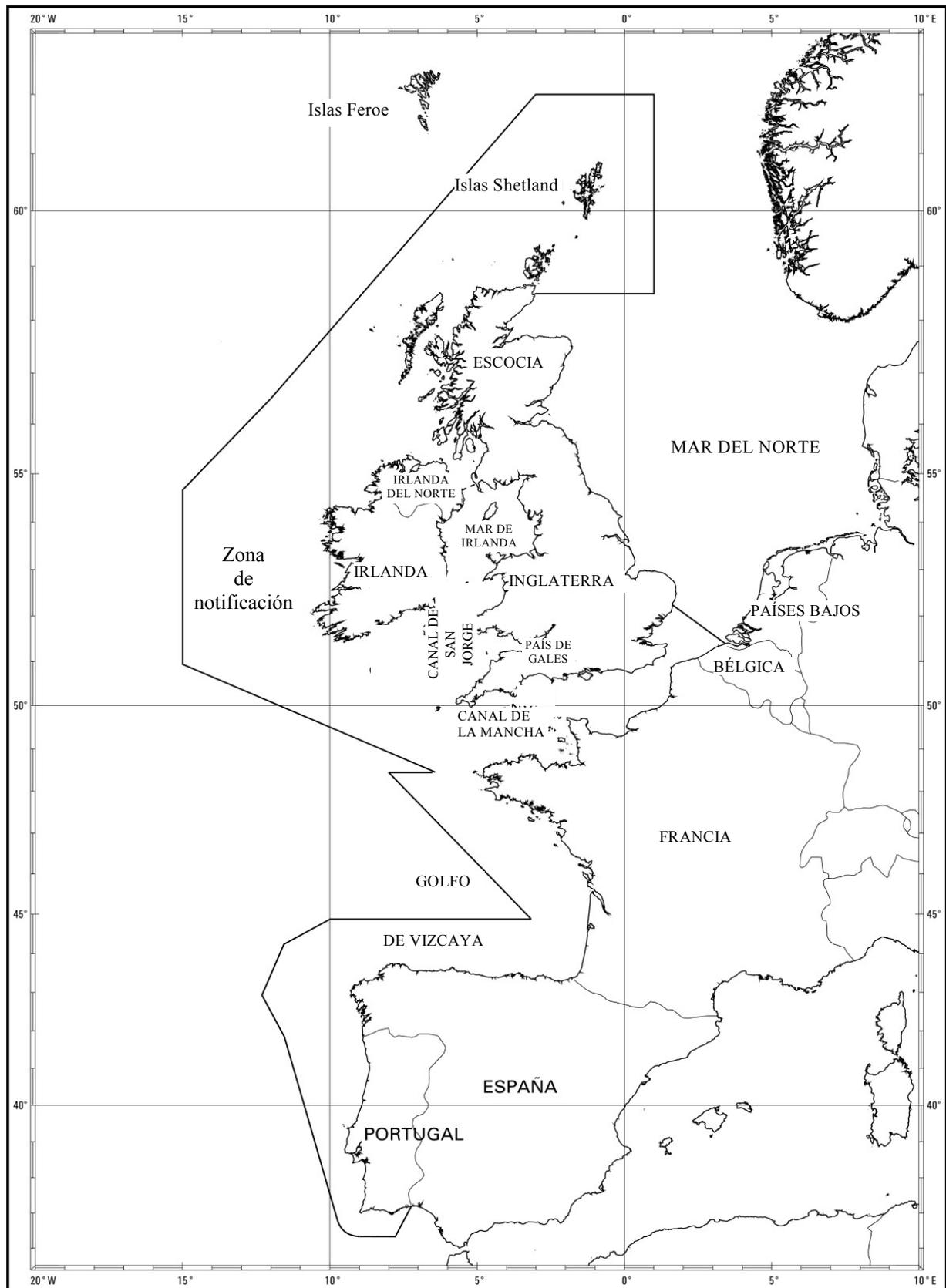
- a) cuando se desvíen de la ruta que lleva a su puerto, terminal, fondeadero o situación de destino que se enunció originalmente "debido a las órdenes" recibidas al entrar a la zona de notificación.
- b) cuando es necesario desviarse de la ruta planificada por razones meteorológicas, por avería del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

Ejemplo:

Nombre de la estación a la que se envía la notificación  
WETREP- FR

A	NONESUCH/KTOI
B	201520Z
C	4957N0207W
E	073
F	14
I	ROTTERDAM 270230Z
X	NINGUNO, SATISFACTORIO

**APÉNDICE 3**  
**Gráfico**



## ANEXO 2

### RESUMEN

#### **1 Categorías de buques obligados a participar en el sistema**

En el sistema de notificación obligatoria WETREP, todo tipo de petrolero de más de 600 toneladas de peso muerto, que transporte una carga de:

- crudos pesados, esto es, crudos con una densidad a 15°C superior a 900 kg/m<sup>3</sup>;
- fueloils pesados, esto es, fueloils con una densidad a 15°C superior a 900 kg/m<sup>3</sup> o una viscosidad cinemática a 50°C superior a 180 mm<sup>2</sup>/s; y
- asfalto, alquitrán y sus emulsiones.

#### **2 Situación geográfica en que se han de efectuar las notificaciones**

Los buques que viajen hacia la zona de notificación de las aguas occidentales de Europa 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.

Los buques no tendrán que notificar si –cuando naveguen normalmente por la zona de notificación– cruzan el perímetro de la misma en ocasiones que no sean ni la entrada inicial ni la salida definitiva.

#### **3 Cartas de referencia**

Carta N° 4011 del servicio hidrográfico del Reino Unido.  
(Dátum del sistema geodésico mundial 1984 (WGS84)).

#### **4 Formato de la notificación**

Identificador del sistema: WETREP

Datos que han de transmitirse en la zona WETREP:

- 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 en que se hará escala y hora estimada de llegada
- P: Tipo(s) de carga de hidrocarburos, cantidad, calidad(es) y densidad (Si estos buques tanque transportan también otras cargas potencialmente peligrosas, habrá que indicar el tipo, cantidad y clasificación de la OMI, según proceda).
- 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 estos 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, navegando con las máquinas, 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 WETREP los buques enviarán una notificación al centro coordinador de la autoridad responsable del Estado ribereño que participe en el sistema. Los servicios de tráfico marítimo, centros coordinadores de salvamento, radioestaciones costeras o cualesquiera otras instalaciones a las que haya que enviar las notificaciones se enumeran en el apéndice 1.

5.2 Si el buque no pudiera enviar una notificación a la radioestación costera, o instalación, más cercana, lo hará a la radioestación costera, o instalación, más cercana que figure en el apéndice 1.

#### **6 Telecomunicaciones**

Las notificaciones pueden enviarse por cualquier medio actual de comunicaciones, incluidos Inmarsat C, telefax y correo electrónico, según proceda.

\*\*\*