



**ORGANIZACION HIDROGRAFICA INTERNACIONAL**

Dossier del BHI No. S3/8151/CHRIS

**CIRCULAR No. 61/2005  
8 de Junio del 2005.**

**CARTOGRAFIA DE LOS LIMITES DE SEGURIDAD DE LOS PUERTOS**

Referencia: Circular del BHI No. 22/2005 del 23 de Febrero del 2005.

Estimado Director,

Cartografía de los Límites de Seguridad de los Puertos (ver Sección 13.2 de las Actas)

La Circular No. 22/2005 solicitó a los Estados Miembros que informasen sobre si los límites y las zonas de seguridad de los puertos deberían representarse en las cartas de navegación y/o describirse en las publicaciones náuticas pertinentes. Esto fue la continuación de una solicitud de orientación sobre este asunto por parte de Australia, que había sido considerada por el Comité CHRIS en su 16ª Reunión (Ottawa, Canadá, Mayo del 2004).

El Bureau da las gracias a los 34 Estados Miembros que han contestado y se adjunta un resumen de las respuestas en el Anexo A. Comentarios específicos fueron proporcionados también por Alemania, Argentina, Australia, Dinamarca, EE.UU., España, Filipinas, Francia, India, Irán, Noruega, Países Bajos, Singapur, Suecia, Túnez y Ucrania. Son el resultado de un estudio que indica que 15 Estados Miembros están a favor de mostrar los límites de seguridad de los puertos en las cartas, teniendo en cuenta que 26 apoyan su descripción en las publicaciones náuticas.

Según lo indicado en la Circular No. 22/2005, se pedirá a CHRIS que tome en consideración los resultados de este estudio y que proporcione orientación sobre este asunto según convenga, en su 17ª Reunión (Rostock, Alemania, del 5 al 9 de Septiembre del 2005).

En nombre del Comité Directivo  
Atentamente,

Contralmirante Kenneth BARBOR  
Director

Anexo A - Resumen de Respuestas a la Circular No. 22/2005. Dossier del BHI No.

RESUMEN DE LAS RESPUESTAS A LA CIRCULAR No. 22/2005

**CARTOGRAFIA DE LOS LIMITES DE SEGURIDAD DE LOS PUERTOS**

La Circular No. 22/2005 preguntaba lo siguiente:

Tomando en consideración la solicitud de Australia de orientación sobre la representación de los límites de la seguridad de puertos, según se indica en el [Doc. CHRIS16-INF4](#), ¿opinan Uds. que dichas fronteras administrativas deberían:

- a. indicarse en las cartas náuticas?
- b. describirse en las publicaciones náuticas pertinentes?

Pregunta de la Circular No. 22/2005	a	b	Comentarios
Estado Miembro	Sí	Sí	
Alemania		X	<p>a. Los límites de seguridad de los puertos indican hechos que no están directamente relacionados con las operaciones navieras. Además, esos límites están relacionados normalmente con zonas para las que existen condiciones especiales. Marcar estas zonas en la parte superior del puerto y situarlas junto a instalaciones terrestres escondería potencialmente otra información cartográfica importante.</p> <p>b. Una solución apropiada sería una descripción de las condiciones aplicables y la representación en esquemas de cartas simplificados como parte de derroteros o de folletos especiales.</p>
Argelia	X	X	
Argentina		X	<p>a. Su inclusión en las cartas no es necesaria, ya que no contribuye al objetivo de la carta.</p> <p>b. Podría incluirse una breve descripción de la zona implicada en los Derroteros.</p>
Australia	X	X	<p><u>Cartas Náuticas:</u></p> <p>Las siguientes zonas serán mostradas en las cartas de papel publicadas por el Servicio Hidrográfico Australiano:</p>

Pregunta de la Circular No. 22/2005	a	b	Comentarios
Estado Miembro	Sí	Sí	
Australia (cont.)			<p>a. Límites exteriores de un Puerto reglamentado por una Seguridad legislada. Límites Exteriores significan el límite por encima del límite del agua hacia el mar del puerto y los límites en las vías navegables dentro del puerto. No se mostrarán los Límites en tierra.</p> <p>Zonas <u>que no deberán mostrarse</u> en las cartas de papel:</p> <p>a. Zonas dentro de los puertos [a menos que se requiera de forma específica. No ha habido solicitudes hasta la fecha].</p> <p>b. Zonas de Seguridad para los Buques de cualquier tipo.</p> <p>c. Zonas de Seguridad a bordo.</p> <p>d. Límites en tierra de un Puerto reglamentado por una Seguridad legislada.</p> <p><u>Publicaciones Náuticas:</u></p> <p>El Manual de los Navegantes Australianos ABP 20 trata sobre la Seguridad de los Puertos. En el Capítulo 2 - Organizaciones Marítimas, se habla del Servicio Australiano de Seguridad de los Transportes (OTS). En el Capítulo 11 - Código ISPS sobre Operaciones de Buques, se trata la implementación Australiana y los detalles de contacto para el Centro de Operaciones OTS.</p> <p>Con esta primera revisión a punto de tener lugar, se ha identificado que, para el "Cuadro de Detalles de Puertos" [Capítulo 12, Información Portuaria], puede requerirse una columna titulada "Seguridad" en "Primeros Puertos de Entrada".</p>
Bélgica			
Brasil	X	X	
Canadá	X	X	
Croacia	X	X	

Pregunta de la Circular No. 22/2005	a	b	Comentarios
Estado Miembro	Sí	Sí	
Dinamarca		X	Una de las principales autoridades portuarias ha solicitado a Dinamarca que muestre estos límites /zonas ya sea en la carta o en la publicación adecuada. Se decidió, en cooperación con la autoridad portuaria, describir la zona implicada en un gráfico aparte para el práctico del puerto danés.
EE.UU.	X	X	<p>Las zonas marítimas reguladas por las agencias gubernamentales de Estados Unidos se anuncian en el Registro Federal (FR) y en el Código de Reglamentos Federales (CFR), publicado por los Archivos Nacionales y por los Registros de la Administración. Se designan estas zonas para evitar los daños o las pérdidas marítimas, para proteger las instalaciones de los terrenos ribereños, para salvaguardar puertos, dársenas, buques y el medio ambiente restringiendo el acceso a personas autorizadas y a buques. Entre las designaciones más comunes están Zona de Peligro, Zona de Navegación Regulada, Zona Restringida y Zona de Seguridad. Los límites y los reglamentos en estas zonas se publican en el Derrotero de las Costas de EE.UU..</p> <p>Las Zonas Reguladas Federalmente están representadas por la NOAA a su publicación en el FR o el CFR. En raras ocasiones se representan las zonas a la demanda de la agencia que está informada, sin su codificación en el FR o CFR.</p>
Eslovenia	X	X	
España		X	La necesidad de indicar los límites de seguridad en los puertos es un aspecto que, como otros, debe ser tomado en consideración por cada SH. De requerirse, esto debería hacerse utilizando la simbología existente.
Filipinas	X	X	<p>Serán mostradas en las cartas náuticas para definir claramente la jurisdicción de seguridad y guiar a los navegantes, a quienes aplican la seguridad en los puertos y a otros utilizadores portuarios.</p> <p>Serán descritas en las publicaciones náuticas apropiadas, como un modo de comprobar la delimitación de la zona de seguridad, particularmente cuando se describan los límites en las coordenadas geográficas.</p>
Finlandia			

Pregunta de la Circular No. 22/2005	a	b	Comentarios
Estado Miembro	Sí	Sí	
Francia	X	X	<p>El término y el concepto de "zona de seguridad" no aparecen en el código ISPS: estas zonas son el resultado de reglas nacionales y no todos los países proyectan crear alguna (pe. Francia).</p> <p>En lo que respecta a los documentos náuticos originales producidos por Francia, el SHOM no prevé tratar dichas zonas (si se creasen) de ninguna manera especial, comparado con cualquier otra zona de acceso restringido. Así pues, estas zonas serían consideradas caso por caso, tomando en cuenta el impacto en los utilizadores, la confusión de la carta, la posición de las zonas dentro y fuera de los límites de los puertos, la complementariedad entre los derroteros y las cartas náuticas.</p> <p>El uso de los derroteros que, en la parte superior de las características locales describen las condiciones generales, permite que se tomen en cuenta las especificidades de la marina mercante y de la Marina, que, al tener un buen conocimiento de los detalles del código ISPS, no requieren tanta información explícita como los deportistas náuticos y los pescadores, para quienes deben especificarse de forma detallada las restricciones de acceso.</p> <p>En las cartas reproducidas en copias facsímil a partir de cartas extranjeras, o para la compilación de cartas que cubran aguas exteriores a la responsabilidad cartográfica del SHOM, la mejor solución sería que uno mismo se basase en las cartas extranjeras utilizadas (manteniendo una coherencia con la actualización de avisos, las ediciones, los derroteros, las ENCs).</p> <p>Volviendo a la pregunta de la simbología, Francia se opone a la creación de símbolos específicos como ha hecho el CSCPWG para ESSA, PSSA o ASL (demasiados símbolos perjudican la lectura de una carta náutica y llevan a una saturación /confusión indeseable de la carta). Los símbolos disponibles para las otras zonas de acceso restringido son más que suficientes.</p>
Grecia			

Pregunta de la Circular No. 22/2005	a	b	Comentarios
Estado Miembro	Sí	Sí	
India		X	a. La cartografía de los límites de seguridad de los puertos en las cartas puede aumentar la confusión en las cartas de papel. b. Se recomienda que se indiquen los límites de seguridad de los puertos en las instrucciones náuticas de los puertos implicados.
Irán			Debido a una cierta ambigüedad, este tema debe discutirse y aclararse más a fondo.
Islandia		X	
Italia		X	
Japón	X	X	
Noruega			Dicha información debería existir sólo en los planes de seguridad de los puertos.
Nueva Zelanda	X	X	
Países Bajos			a. Posiblemente una referencia a los reglamentos sobre la seguridad de los puertos en una nota de aviso en la carta. b. Posiblemente una referencia a los reglamentos sobre la seguridad de los puertos en la(s) publicación(es) pertinente(s).
Perú			
Portugal	X	X	
RU			a. No deberán mostrarse en las cartas, a menos que haya una barrera física. b. No deberá describirse en las publicaciones náuticas, a menos que haya un requerimiento específico.
Singapur		X	Si la intención es tratar de forma específica la "Zona de Seguridad Portuaria" según se define en el Código ISPS, entonces deberían indicarse de acuerdo con esto. Sino pueden verse sujetas a una interpretación y a un uso diferentes.  Este asunto tiene que discutirse adicionalmente en la reunión del Comité CHRIS.
Sudáfrica		X	

Pregunta de la Circular No. 22/2005	a	b	Comentarios
Estado Miembro	Sí	Sí	
Suecia		X	<p>a. Tras haber recibido los primeros anuncios del establecimiento de “zonas-ISPS”, nos dimos cuenta de que no sería posible mostrar la extensión de las zonas en las cartas afectadas debido a una escala inadecuada. Sin embargo, decidimos incluir una “nota” proporcionando información sobre la localidad de la zona restringida e información sobre la persona con la que hay que ponerse en contacto para obtener información adicional. Sin embargo, supimos pronto que podría haber muchas pequeñas “zonas-ISPS” en un puerto. De ahí que las “notas” de las cartas, en muchos casos, tengan que ser bastante extensas, para proporcionar al navegante información de cualquier valor, arriesgándose a que haya confusión en las cartas de papel. Por eso hemos decidido ni siquiera mostrar una “nota” en la carta. La información relativa a esta decisión fue promulgada en los NtMs suecos 2005.59/2454.</p> <p>b. Se publicará información sobre cada nueva “zona-ISPS” en los NtMs suecos, incluyendo un gráfico y una lista de coordenadas. Todos estos avisos serán compilados posteriormente en un documento que estará disponible en Internet (<a href="http://www.sjofartsverket.se">www.sjofartsverket.se</a>). Lo más probable es que las nuevas ediciones de las Instrucciones Náuticas suecas incluyan esta información.</p> <p>Esperaremos una recomendación de la OHI antes de empezar a digitalizar las zonas para las ENC. Por supuesto, las recomendaciones de la OHI y las experiencias posteriores vividas podrían hacernos revisar las decisiones anteriormente descritas.</p>
Tailandia	X	X	
Túnez		X	<p>a. Representar los límites de las zonas de seguridad de los puertos en las cartas causará una sobrecarga en la carta, sin añadir ninguna información relativa a la seguridad de la navegación.</p> <p>b. Dicha información puede describirse en las publicaciones náuticas relevantes, de modo que los navegantes estén informados de la existencia de zonas y límites de seguridad de los puertos. Una publicación náutica es un medio suficiente para una amplia promulgación de esta información a los navegantes.</p>
Turquía	X	X	

Pregunta de la Circular No. 22/2005	a	b	Comentarios
Estado Miembro	Sí	Sí	
Ucrania	X	X	<p>a. Los límites de la zona marítima de los puertos deberán mostrarse en las cartas a gran escala. En las ENC's deberán estar codificados como un objeto plano, indicando el nombre del puerto. En las cartas de papel, por la simbología IN49 de la INT1, conforme a la B-430.1 de la M-4 (por una línea de puntos en magenta con la leyenda "límite de puerto..." al lado, principalmente desde ese lado de la línea que está bajo jurisdicción portuaria).</p> <p>b. En las publicaciones náuticas que contengan descripciones de puertos, es aconsejable describir de forma clara los límites de las zonas marítimas de los puertos, indicando principalmente las coordenadas precisas, si el límite del puerto se extiende hacia el mar y no está en un puerto, una dársena, una bahía aislados.</p>
Totales	15	26	

En resumen, de las 34 respuestas, 15 son a favor de mostrar los límites de seguridad en las cartas y 26 apoyan su descripción en las publicaciones náuticas.