



ORGANIZACION HIDROGRAFICA INTERNACIONAL

ESTA CIRCULAR REQUIERE SU VOTO

Dossier del BHI No. S3/8151/HSSC

CIRCULAR No. 43/2009  
25 de Junio del 2009

REVISION DE LAS RESOLUCIONES TECNICAS DE LA OHI POR EL COMITÉ SOBRE  
REQUERIMIENTOS HIDROGRAFICOS PARA SISTEMAS DE INFORMACION (CHRIS)<sup>1</sup>  
(GRUPO 4 DE 4)

- Referencias:
- a) Circular del BHI No. 93/2008 del 17 de Noviembre;
  - b) Circular del BHI No. 12/2009 del 17 de Febrero;
  - c) Circular del BHI No. 30/2009 del 29 de Abril.

Estimado(a) Director(a),

1. Conforme a las referencias arriba indicadas, esta Circular invita a los Estados Miembros a considerar el cuarto grupo de Resoluciones, que el CHRIS ha recomendado anular o enmendar.
2. Tal y como se informaba en la Circular de la Referencia A, el CHRIS encargó al Grupo de Trabajo sobre la Calidad de Datos (DQWG) la revisión de la RT B1.2. En su reunión del 10 de Mayo del 2009, el DQWG revisó la RT B1.2 y concluyó que este asunto estaba ahora totalmente cubierto por las Normas de la OHI para Levantamientos Hidrográficos (S-44) y que la RT B1.2 debería pues suprimirse.
3. Las resoluciones suprimidas / enmendadas del cuarto grupo se adjuntan en el Anexo A. El texto suprimido se muestra ~~barrado~~ y el nuevo texto en *itálica*. En la versión electrónica, todo el texto enmendado está **en rojo**. Se ruega a los Estados Miembros que revisen las propuestas, que completen la Papeleta de Voto adjunta y que la devuelvan al BHI **antes del lunes 10 de Agosto**.

En nombre del Comité Directivo  
Atentamente,

Capitán de Navío Robert WARD  
Director

- Anexo A. Resoluciones suprimidas / enmendadas;  
Anexo B. Papeleta de Voto.

<sup>1</sup> En el marco de la nueva Estructura Técnica de la OHI, vigente a partir del 1 de Enero del 2009, el CHRIS ha sido sustituido por el HSSC - Comité de Normas y Servicios Hidrográficos.

**Propuesta de CHRIS:  
Suprimir las Resoluciones B1.2; F1.2; F1.4; F3.9; F3.11; F3.12; F3.13; F4.2; H3.1; y H4.1**

~~**B1.2 CORRECCIÓN DE ECOSONDAS PARA SU INSERCIÓN EN LAS CARTAS Y CARTAS EN BLANCO BATIMÉTRICAS**~~

~~1. Se ha resuelto que las profundidades medidas deberán corregirse para representar con la mayor exactitud posible las profundidades verdaderas para su inserción en las cartas.~~

~~2. Se ha resuelto que, para el propósito de aplicación de correcciones, las profundidades deberán clasificarse como sigue:~~

~~Aguas someras ————— 0-30 metros  
Profundidades medias ————— 30-200 metros  
Grandes profundidades ————— más de 200 metros~~

~~3. Se ha resuelto que los diferentes tipos de correcciones se clasificarán como sigue:~~

~~Grupo 1 ————— Correcciones instrumentales;  
Grupo 2 ————— Corrección de errores causados por la posición del transductor:  
a) Errores de inmersión;  
b) Errores de separación, debidos a la distancia entre los osciladores del transmisor y del receptor;  
Grupo 3 ————— Corrección de errores producidos por las condiciones locales:  
a) Correcciones de mareas  
b) Variaciones de la velocidad del sonido en el agua de mar.~~

~~4. Se recomienda que las diferentes correcciones mencionadas en el párrafo 3 anterior se apliquen como sigue:~~

~~Para aguas someras ————— todas las correcciones de los Grupos 1, 2 y 3  
Para profundidades medias ————— correcciones de los Grupos 1, 2(a) y 3  
Para grandes profundidades ————— correcciones de los Grupos 1, 2(a) y 3(b).~~

~~5. Se ha resuelto que las correcciones para el Grupo 3(b) deberán ser obtenidas mediante alguno de los siguientes métodos, según sea lo apropiado:~~

~~a) calibración mediante barra o plancha  
b) determinación de la velocidad del sonido mediante velocímetro o cálculos basados en temperaturas y salinidad observadas.  
c) empleo de las "Tablas de Corrección del Ecosonda", 3a. Edición, NP 139 (UK)~~

~~Ver también A1.5.~~

~~**F1.2 CLARIDAD DE LOS AVISOS A LOS NAVEGANTES**~~

~~1. Se recomienda encarecidamente que se haga el mayor esfuerzo en producir Avisos a los Navegantes exentos de ambigüedades y adecuadamente impresos.~~

~~**F1.4 UNIDAD DE MEDIDA PARA TRAZAR DISTANCIAS**~~

~~1. Se ha resuelto que, en cuanto se considere posible, las distancias que deben trazarse en los planos sean dadas en kilómetros y metros.~~

~~2. Se ha resuelto que, entre tanto, los países que no usan el metro insertarán las distancias en su propia unidad de medida, agregando entre paréntesis la distancia métrica.~~

~~3. Se ha resuelto que las distancias grandes, que sólo deberían trazarse en cartas con márgenes graduados, se darán en millas náuticas y décimas.~~

~~Ver también A2.1.~~

### ~~F3.9 VISIBILIDAD DE LUCES~~

~~1. Se ha resuelto que cuando los Avisos a los Navegantes se refieren a luces nuevas o alteradas, deberá indicarse el alcance de visibilidad.~~

~~Ver también Publicación M 12 de la OHI.~~

### ~~F3.11 RESTOS DE NAUFRAGIOS~~

~~1. Se recomienda encarecidamente que, en todos los Avisos que se refieren a restos de naufragios, se informe con precisión acerca del símbolo, si lo hubiera, que se insertará en las cartas.~~

### ~~F3.12 PELIGROS DENUNCIADOS~~

~~1. Se ha resuelto que siempre deberá mencionarse el año de información de cualquier obstrucción, roca, bajo, etc., así también como el nombre y nacionalidad del buque que originó el informe:~~

~~a) La fecha ya no será necesaria una vez que la posición del peligro haya sido determinada con precisión.~~

~~2. Se ha resuelto que cuando se instale una ayuda a la navegación para señalar una obstrucción recientemente descubierta, se dará una descripción de la misma si se cuenta con la información necesaria.~~

~~3. Se recomienda que cuando una investigación exhaustiva no haya logrado probar la existencia de un bajo o peligro considerado previamente en la carta como data dudoso, o cuando su posición, profundidad y extensión hayan sido establecidas con certeza, el Servicio Hidrográfico responsable de la investigación deberá informar los resultados en sus Avisos a los Navegantes.~~

### ~~F3.13 ANUNCIO DE ENSAYOS NUCLEARES~~

~~1. Se recomienda dedicar los esfuerzos necesarios para anunciar con la mayor precisión la fecha (y si es posible, la hora) de los ensayos nucleares.~~

### ~~F4.2 AVISOS URGENTES A LOS NAVEGANTES QUE DEBEN ENVIARSE POR CORREO AEREO~~

~~1. Se recomienda encarecidamente que aquellos Avisos que no sean suficientemente urgentes para transmitirse por radio e telégrafo, pero que sin embargo sean demasiado importantes para ser retenidos hasta la siguiente edición de los Avisos a los Navegantes, sean impresos separadamente y enviados por correo aéreo a aquellos destinatarios que se consideren los más apropiados para su comunicación oportuna a los navegantes interesados.~~

~~2. Se recomienda además que se aplique el mismo procedimiento a los Avisos urgentes después de su difusión inicial por radio o telégrafo.~~

### ~~H3.1 — LISTAS DE BOYAS Y BALIZAS~~

~~1. — Se recomienda que cada país publique para sus costas propias, una lista de boyas y balizas:~~

~~a) — En la forma de una publicación separada, o~~

~~b) — Como un apéndice a su Libro de Faros o Derroteros.~~

~~*Ver también H1.1.*~~

### ~~H4.1 — DISTANCIAS MEDIDAS~~

~~1. — Se recomienda que cada país publique una descripción de las distancias medidas en sus costas propias:~~

~~a) — En la forma de una publicación separada, o~~

~~b) — Incluyéndola en sus Derroteros~~

## Propuesta del CHRIS: Enmendar las Resoluciones F1.6; F3.4; F3.14; F4.1; H1.1; y H2.1

### F1.6 INDICACION DE POSICIONES GEOGRAFICAS

1.- Se ha resuelto que las posiciones se definirán por uno de los siguientes métodos:

- a) ~~Latitud y longitud exactas (referidas a la carta a mayor escala que se menciona en primer lugar en este Aviso o a la carta afectada en este Aviso y cuyo número se indica entre paréntesis). Se indicarán siempre la posición exacta por latitud y longitud de modo que sean conformes al sistema de graduación que figura en la carta arriba indicada; Marcación y distancia a un objeto bien definido representado permanentemente en la carta, incluyendo cuando sea posible, la latitud y longitud aproximada;~~
- b) ~~Marcación y distancia dadas a partir de un objeto bien definido y permanente representado en la carta, con la latitud y la longitud aproximadas siempre que sea posible; Diferencia de latitud y longitud a un objeto bien definido representado permanentemente en la carta;~~
- c) ~~Diferencia de latitud y longitud a partir de un objeto bien definido y permanente representado en la carta. Latitud y longitud precisa (referida a la carta afectada a mayor escala mencionada en primer lugar, o a la carta afectada cuyo número aparece entre paréntesis). La posición exacta por medio de latitud y longitud deberá siempre darse de manera que concuerde con el sistema de graduación que aparece en la carta antes mencionada.~~

2.- Se ha resuelto que, cuando la posición no está dada mediante latitud y longitud precisas, se dará, cuando sea posible, una latitud y longitud aproximada al minuto más cercano. En este caso, siempre deberá insertarse la palabra "aproximada".

### F3.4 MOTIVOS DE LOS CAMBIOS DESCRITOS

~~1. Se ha resuelto que los Avisos a los Navegantes que describen cambios en las ayudas a la navegación deberán, cuando sea posible, dar los motivos para dichos cambios.~~

~~1.-2-~~ Deberá incluirse información detallada acerca de las condiciones reinantes en las obstrucciones cuyas ayudas han sido eliminadas.

### F3.14 HORA PARA AHORRO DE LUZ DIURNA

1.- Se ha resuelto que cada Servicio Hidrográfico publicará anualmente, con la mayor anticipación posible, ~~un Aviso a los Navegantes dando~~ las fechas de vigencia de la hora para ahorro de luz diurna, para *al menos* su propio país, ~~sus colonias, protectorados y dependencias, como así también, para otros países cuando esta información sea conocida y para la zonas de las que tiene responsabilidad cartográfica.~~

~~2. Se ha resuelto que, en lo posible, los Avisos de este tipo se agruparán apareciendo al comienzo de una e las ediciones periódicas de las Avisos a los Navegantes.~~

~~Ver también K1.3.~~

### F4.1 RECOPIACION DE INFORMACION NAUTICA

1.- Se recomienda que cada Servicio Hidrográfico trate de obtener información rápida acerca de los cambios en las ayudas a la navegación, no sólo de aquellas dependencias gubernamentales

encargadas de su mantención, sino también de prácticos, capitanes de buques y otros, quienes deberán ser instados por todos los medios para que informen de inmediata cualquier discrepancia que hayan observado en las ayudas a la navegación y la descripción de ellas dadas en los documentos náuticos.

~~2. Se ha resuelto que en todos los volúmenes de los Derroteros y en la primera edición de cada año de los Avisos a los Navegantes, deberán insertarse las siguientes recomendaciones:~~

- ~~a) Se recomienda encarecidamente que cuando los navegantes sostengan en sus ecogramas sondas que aparezcan anormales e indiquen la posible presencia de un peligro a la navegación de superficie, hagan todos los esfuerzos para confirmar su posición mediante observaciones astronómicas de la mayor precisión o mediante situaciones electrónicas. También se recomienda, cuando la profundidad lo permita, una verificación mediante el escandallo.~~
- ~~b) Se recomienda que cuando se informe al Servicio Hidrográfico respectiva acerca de profundidades anormales, se transmita la siguiente información:~~
  - ~~i) Marca y tipo del ecosonda empleado ; detalles de la velocidad sónica empleada en la calibración del instrumento.~~
  - ~~ii) Profundidad medida, fecha y hora del día, ecograma (con todas las anotaciones) si las hay ; resultado de la verificación con el escandallo, si la hay.~~
  - ~~iii) Posición : indicación del método usado en su determinación ; aproximación de dicha determinación.~~

## H1.1 SECUENCIA GEOGRAFICA NORMALIZADA

1.- Aún cuando en la edición de diversos documentos náuticos no parece ser indispensable una secuencia geográfica normalizada, se recomienda que cuando sea de interés general y se cubran vastas áreas del mundo, o que las Servicios Hidrográficos revisen con frecuencia, se compilen en lo posible de acuerdo a una secuencia geográfica predeterminada.

- a) Se recomienda que la secuencia geográfica corresponda a la observada en los Derroteros, ya que éstos son los documentos hidrográficos más voluminosos, y que se aplique a diferentes publicaciones de interés general tales como las listas de datos de mareas (establecimientos del puerto, diferencias de mareas, constantes armónicas), listas de balizamiento, listas de estaciones de auxilio, estaciones de señales, **estaciones para hacer carbón**, etc.

2.- Se recomienda que la misma secuencia geográfica sea adoptada en la clasificación de los Avisos a los Navegantes.

*Ver también C2.1.*

## H2.1 TABLAS DE DISTANCIAS

1.- Se recomienda que aquellos países que aún no publican Tablas de Distancias para sus costas propias, lo hagan incluyendo en ellas los puntos de conexión que se enumeran más abajo, los cuales ya son usados por diferentes países.

- ~~a) Esto permitirá usar las nuevas Tablas en combinación con las ya existentes.~~

1. <del>North Cape.</del> Nordkapp (30 NM N)	32. <del>Estrecho de la Sonda.</del> Selat Sunda.
2. <del>The Naze.</del> North Foreland	33. <del>Lombok Strait.</del> Selat Lombok
3. <del>The Skaw.</del> Skagen	34. <del>Kapala Tanah (Timor).</del> Estrecho de Torres (Goods Island (10° 34'S 142° 09'E))
4. <del>Holtenuu.</del> Kiel (Holtenuu)	35. <del>Estrecho de Torres.</del> Cape Leeuwin (Australia)
5. <del>Elbe 1 (light vessel).</del> German Bight (GB Light Buoy)	36. <del>Cape Leeuwin.</del> Pedra Branca (Tasmania)
6. <del>Pentland Skerries.</del> Dover Strait (51° 00'N 001° 30'E)	37. <del>Eddystone (Tas.).</del> Wilson Promontory, (Rodondo Island (39°14'S 146°23'E))
7. <del>Dunkerque.</del> Pentland Skerries	38. <del>Wilson Promontory.</del> Southwest Cape (NZ)
8. <del>Dover.</del> Cape Wrath	39. <del>South Cape (N.Z.).</del> Adele Island.
9. <del>10'W of Ushant.</del> Barra Head	40. <del>Rossel Spit.</del> Bougainville Strait.
10. <del>Bishop Rock.</del> Inishtrahull	41. <del>Bougainville Strait.</del> Honolulu, Hawaii
11. <del>Longships.</del> Inishtearaght Light	42. <del>Honolulu, Hawaii.</del> Unimak Pass, Alaska (5 NM N de Ugamak Island)
12. <del>Cape Wrath.</del> Off Fastnet Rock TSS (5 NM S de Fastnet Rock)	43. <del>Arena Point (San Francisco).</del> En el Estrecho de Juan de Fuca y sus Aproxes TSS (Boya luminosa J)
13. <del>Barra Head.</del> Off Tuskar Rock TSS (6 NM SE de Tuskar Rock)	44. <del>Panamá.</del> San Francisco (Boya luminosa de SF)
14. <del>Inishtrahull.</del> Bishop Rock	45. <del>Cabo de Hornos.</del> Panamá.
15. <del>Tuskara Rock.</del> Off Ouessant TSS (30 NM NW de Île d'Ouessant)	46. <del>Cabo Pilar (Estrecho de Magallanes).</del> Cabo de Hornos
16. <del>Fastnet.</del> Finisterre (30 NM W)	47. <del>Dungeness (Estrecho de Magallanes).</del> Cabo Pilar (Estrecho de Magallanes)
17. <del>Inishtearaght Lighthouse.</del> Gibraltar (6 NM S de Europa Point)	48. <del>Colon.</del> Punta Dungeness (Estrecho de Magallanes)
18. <del>10'W of Finisterre.</del> Estrecho de Bonifacio.	49. <del>Off Sand Key light.</del> 30 NM NE del Cabo Calcanhar
19. <del>Gibraltar.</del> Estrecho de Messina.	50. <del>Diamond Shoal light vessel.</del> Colon
20. <del>Bonifacio.</del> Dioryga Korinthou	51. <del>Chesapeake Bay Entrance.</del> 80 NM E de Cabo Catoche, Canal de Yucatán.
21. <del>Messina.</del> Estambul	52. <del>Delaware Bay Entrance (Overfalls light vessel)</del> Key West
22. <del>Corinth E.W.</del> Port Said	53. <del>Ambrose Channel light vessel.</del> Cabo Hatteras (Boya luminosa de Diamond Shoal)
23. <del>Chalkis Pass.</del> Las Palmas (Canarias)	54. <del>Nantucket Shoal light vessel.</del> Nantucket Shoals, Great South Channel (Boya luminosa N)
24. <del>Estambul.</del> Cabo de Buena Esperanza (30 NM SW)	55. Río St. Lawrence (Reporting Point 5, Les Escoumins)
25. <del>Port Said.</del> Bab el Mandeb (3 NM SW de Balfe Point)	
26. <del>Las Palmas (Canarias).</del> Estrecho de Hormuz (6.5 NM N de Didamar)	
27. <del>Cabo de Buena Esperanza.</del> Sri Lanka (Dondra Head)	
28. <del>Perim.</del> Singapur (Faro de Raffles)	
29. <del>Singapur.</del> Hong Kong	
30. <del>Hongkong.</del> Tsugaru Kaikyo, Japón	
31. <del>Shimonseki.</del> Kanmon Kaikyo, Japón	

Nota: Los nombres en caracteres itálicos son puntos de conexión que aparecen en otras Tablas de Distancias diferentes a las Tablas del Almirantazgo Británico.

**PAPELETA DE VOTO**

*(a devolver al BHI antes del lunes 10 de Agosto del 2009*

*E-mail: [info@ihb.mc](mailto:info@ihb.mc) - Fax: +377 93 10 81 40)*

**Adopción de Resoluciones Técnicas nuevas / enmendadas**

**Estado Miembro:** .....

¿Está de acuerdo con la supresión de las RTs B1.2; F1.2; F1.4; F3.9; F3.11; F3.12; F3.13; F4.2; H3.1; y H4.1?

¿Sí o No? .....

De ser su respuesta NO para alguna resolución, le rogamos indique cuál y la razón de su negativa.

¿Está de acuerdo con la Resolución F1.6 enmendada?      ¿Sí o No? .....  
Comentarios, de haberlos:

¿Está de acuerdo con la Resolución F3.4 enmendada?      ¿Sí o No? .....  
Comentarios, de haberlos:

¿Está de acuerdo con la Resolución F3.14 enmendada?      ¿Sí o No? .....  
Comentarios, de haberlos:

¿Está de acuerdo con la Resolución F4.1 enmendada?      ¿Sí o No? .....  
Comentarios, de haberlos:

¿Está de acuerdo con la Resolución H.1.1 enmendada?      ¿Sí o No? .....  
Comentarios, de haberlos:

¿Está de acuerdo con la Resolución H2.1 enmendada?      ¿Sí o No? .....  
Comentarios, de haberlos:

Nombre / Firma: .....      Fecha: .....