

CUARTA SECCION

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

ACUERDO por el que se da a conocer la Circular SN.1/CIRC.309, de conformidad con la Resolución A.858 (20), de la Organización Marítima Internacional.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Relaciones Exteriores.

JOSÉ ANTONIO MEADE KURIBREÑA y GERARDO RUIZ ESPARZA, Secretarios de Relaciones Exteriores y de Comunicaciones y Transportes, respectivamente, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 2 fracción I, 12, 14, 26, 28 fracciones I y XII y 36 fracciones I, XIV, XVI, XVII, XXV, XXVI y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 2 y 3 fracciones III, IV y VI de la Ley del Diario Oficial de la Federación y Gacetas Gubernamentales; 7 del Reglamento Interior de la Secretaría de Relaciones Exteriores, y 4 párrafo primero y 5 del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y

CONSIDERANDO

Que la Convención de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), adoptada en Ginebra, Suiza, el 6 de marzo de 1948, fue aprobada por la Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión, el 24 de diciembre de 1953, según Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del 9 de marzo de 1954;

Que el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos depositó su instrumento de adhesión a la Convención, ante el Secretario General de la OCMI, el 21 de septiembre de 1954;

Que la Convención fue publicada en el Diario Oficial de la Federación del 8 de agosto de 1970;

Que a través de las Enmiendas adoptadas en Londres, Inglaterra el 15 de septiembre de 1964; 28 de septiembre de 1965; 17 de octubre de 1974; 14 de noviembre de 1975; 17 de noviembre de 1977, y 15 de noviembre de 1979, diversas disposiciones de la Convención fueron modificadas;

Que mediante Resolución A.205 (VII), aprobada por la Asamblea de la OCMI el 12 de octubre de 1971, se reconoce a la OCMI como único órgano internacional con competencia para establecer y adoptar medidas de organización del tráfico marítimo en un plano internacional;

Que mediante Resolución A.358 (IX), aprobada por la Asamblea de la OCMI el 14 de noviembre de 1975, la cual entró en vigor el 22 de mayo de 1982, la OCMI modificó su nombre por el de "Organización Marítima Internacional (OMI)";

Que la OMI, tiene como finalidad, entre otros: establecer un sistema de colaboración entre los Estados Miembros en materia de reglamentación concerniente a la navegación comercial internacional, la seguridad marítima, y la eficacia en la navegación, prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques; fomentar la eliminación de las medidas discriminatorias y restricciones innecesarias aplicadas por los Estados Miembros a la navegación comercial internacional; promover la disponibilidad de los servicios marítimos para fomentar un comercio internacional sin discriminación; fomentar el desarrollo de la marina mercante de los Estados Miembros; establecer medidas relativas a las prácticas restrictivas de empresas de navegación marítima, y facilitar el intercambio de información entre los Estados Miembros sobre asuntos de la competencia de dicha Organización;

Que el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (Convenio SOLAS/74), fue aprobado por la Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión, el 27 de diciembre de 1976, según Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del 20 de enero de 1977;

Que el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos depositó su instrumento de adhesión al Convenio SOLAS/74, ante el Secretario General de la entonces Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (ahora Organización Marítima Internacional), el 28 de marzo de 1977;

Que el Convenio SOLAS/74 fue publicado en el Diario Oficial de la Federación del 9 de mayo de 1977;

Que el Convenio SOLAS/74 tiene como finalidad normar, al más alto nivel, las condiciones que deben cumplir los buques para preservar la seguridad de la vida humana en el mar como son: construcción; compartimentado y estabilidad; instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas; prevención, detección y

extinción de incendios; dispositivos de salvamento; radiocomunicaciones; seguridad de la navegación; transporte de carga; transporte de mercancías peligrosas; buques nucleares; gestión de la seguridad operacional de los buques; medidas de seguridad aplicables a las naves de gran velocidad; medidas especiales para incrementar la seguridad marítima y las medidas de seguridad adicionales aplicables a los buques graneleros, que sin lugar a duda contribuyen de manera significativa para que nuestros buques sean más seguros, eficientes y competitivos a nivel internacional;

Que el Comité de Seguridad Marítima de la OMI (MSC) mediante la Resolución A.377 (X) es la autorizada para que a fines de aplicación y a reserva de confirmación por parte de la Asamblea, adopte cualesquiera sistemas nuevos de organización del tráfico marítimo distintos de los dispositivos de separación del tráfico, y para que modifique tales sistemas, cuando proceda, comunicándolo a todos los interesados;

Que el 14 de noviembre de 1977, mediante Resolución A.378 (X), se adoptaron las disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo aprobadas por el MSC en su trigésimo sexto periodo de sesiones;

Que el 15 de noviembre de 1979, mediante resolución A.428 (XI), se enmendó la Resolución A.378(X) y se autorizó al MSC para que, a fines de aplicación y a reserva de la Asamblea, apruebe cualesquiera enmiendas a las "Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo" y lo comunique a todos los interesados;

Que el 17 de noviembre de 1983, mediante Resolución A.527 (13), se confirma la adopción de los sistemas de organización del tráfico nuevos y modificados, distintos de los dispositivos de separación del tráfico, y se aprueban las enmiendas a las disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo;

Que el 27 de noviembre de 1997, mediante Resolución A.858 (20), se decide que la función de aprobar los dispositivos de separación del tráfico, las medidas de organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación del tráfico, incluidas la designación y sustitución de vías marítimas archipelágicas, y los sistemas de notificación para buques, así como las modificaciones correspondientes, la desempeñe el Comité de Seguridad Marítima en nombre de la Organización;

Que de conformidad con lo dispuesto en la Resolución A.858 (20), el MSC solicitó que mediante la circular SN.1/Circ.309, del 28 de mayo de 2012, se dieran a conocer las medidas de organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación del tráfico, incluidas modificaciones de las medidas de organización del tráfico existentes distintas de los dispositivos de separación de tráfico;

Que es necesario que la Circular SN.1/Circ.309 "Medidas de Organización del Tráfico Distintas de los Dispositivos de Separación del Tráfico" sea publicada en el Diario Oficial de la Federación, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, a fin de darlo a conocer a las instancias públicas y privadas competentes en el cumplimiento de tales disposiciones;

Que la Secretaría de Relaciones Exteriores es la Dependencia del Ejecutivo Federal, responsable de dar seguimiento a los diversos tratados de los que el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos forma Parte, y que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es la Dependencia encargada de regular, promover y organizar la marina mercante, así como de regular las comunicaciones y transportes por agua, e inspeccionar los servicios de la marina mercante, por lo que hemos tenido a bien expedir el siguiente:

ACUERDO POR EL QUE SE DA A CONOCER LA CIRCULAR SN.1/CIRC.309, DE CONFORMIDAD CON LA RESOLUCIÓN A.858 (20), DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL

ARTÍCULO ÚNICO.- El presente Acuerdo tiene por objeto dar a conocer la Circular SN.1/Circ.309 "Medidas de Organización del Tráfico Distintas de los Dispositivos de Separación del Tráfico", de conformidad con lo previsto en la Resolución A.858 (20), de la Organización Marítima Internacional.

TRANSITORIO

ÚNICO.- El presente Acuerdo entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Firmado en la Ciudad de México, a los veinte días del mes de enero de dos mil catorce.- El Secretario de Relaciones Exteriores, **José Antonio Meade Kuribreña**.- Rúbrica.- El Secretario de Comunicaciones y Transportes, **Gerardo Ruiz Esparza**.- Rúbrica.

Circular SN.1/Circ.309**Adoptada el 28 de mayo de 2012.****MEDIDAS DE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO DISTINTAS DE LOS DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO**

1. En su 90º periodo de sesiones (16 a 25 de mayo de 2012), el Comité de seguridad marítima adoptó, de conformidad con lo dispuesto en la resolución A.858(20), las nuevas medidas de organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación del tráfico, incluidas modificaciones a medidas existentes, que figuran en el anexo y que se indican a continuación:

- .1 tres nuevas derrotas de dos direcciones en el dispositivo de separación del tráfico "En Norra Kvarken";
- .2 la nueva zona a evitar en el dispositivo de separación del tráfico "En el West Hinder";
- .3 la nueva derrota en aguas profundas "En los accesos al río Escalada";
- .4 la nueva zona de precaución en la proximidad de los bancos de Thornton y Bligh;
- .5 la modificación de la descripción de la zona a evitar "A la altura de la costa de Washington";
- .6 la modificación de la derrota en aguas profundas existente a la altura de la costa oriental de Langeland;
- .7 la recomendación sobre la navegación por el estrecho de Bonifacio;
- .8 las derrotas recomendadas de dos direcciones y las dos zonas de precaución al noroeste del puerto de Isla del Carmen, Campeche.
- .9 las derrotas recomendadas de dos direcciones al noreste del puerto de Dos Bocas, Tabasco;
- .10 las derrotas recomendadas de dos direcciones y las cuatro zonas de precaución frente a los puertos de Cayo Arcas, Ta'kuntah y Yúum K'ak Naab;
- .11 las cinco zonas a evitar en el golfo de Campeche y en los puertos de Cayo Arcas, Ta'kuntah y Yúum K'ak Naab; y
- .12 la anulación de las medidas de organización del tráfico existentes distintas de los dispositivos de separación del tráfico que se detallan en las secciones 2.5, 2.6 y 3.2 del anexo 1 de la resolución A.527 (13) que se refieren al golfo de Campeche, a la terminal marítima petrolera a la altura de Cayo Arcas y a los ejes de circulación recomendados en el golfo de Campeche, respectivamente.

2. Así, las medidas de organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación del tráfico mencionadas *supra* se implementarán del siguiente modo: las medidas de organización del tráfico enumeradas en el subpárrafo 1.1 se implementarán el 1 de mayo de 2013 a las 00 00 horas UTC, las medidas de organización del tráfico enumeradas en los subpárrafos 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 1.8, 1.9, 1.10 y 1.11 se implementarán el 1 de diciembre de 2012 a las 00 00 horas UTC, aunque la enumerada en el subpárrafo 1.7 se implantará el 1 de julio de 2014 a las 00 00 horas UTC.

Las medidas de organización del tráfico existentes distintas de los dispositivos de separación del tráfico enumeradas en el subpárrafo 1.12 quedarán anuladas el 1 de diciembre 2012 a las 00 00 horas UTC.

ANEXO**MEDIDAS DE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO DISTINTAS DE LOS DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO****ESTABLECIMIENTO DE TRES NUEVAS DERROTAS DE DOS DIRECCIONES EN EL DISPOSITIVO DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO "EN NORRA KVARKEN"**

(Carta de referencia: Carta finlandesa N° 47, edición de 2005 V, levantada utilizando el dátum del sistema geodésico mundial de 1984 (WGS 84))

Parte I

a) Una derrota de dos direcciones limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- | | | | |
|------------------|--------------|------------------|--------------|
| 20) 63°25',21 N, | 020°35',75 E | 21) 63°25',54 N, | 020°33',94 E |
| 6) 63°27',42 N, | 020°36',84 E | 3) 63°27',03 N, | 020°38',32 E |

Parte II

b) Una derrota de dos direcciones limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- | | |
|-------------------------------|-------------------------------|
| 4) 63°27',77 N, 020°39',24 E | 5) 63°28',12 N, 020°37',93 E |
| 13) 63°32',23 N, 020°41',09 E | 10) 63°31',19 N, 020°43',77 E |

Parte III

c) Una derrota de dos direcciones limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- | | |
|-------------------------------|-------------------------------|
| 11) 63°32',29 N, 020°46',24 E | 12) 63°32',71 N, 020°45',40 E |
| 23) 63°33',49 N, 020°52',35 E | 19) 63°35',04 N, 021°01',26 E |
| 16) 63°34',42 N, 021°01',76 E | 22) 63°32',90 N, 020°51',03 E |

ESTABLECIMIENTO DE UNA NUEVA ZONA A EVITAR EN EL DISPOSITIVO DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO "EN EL WEST HINDER"

(Cartas de referencia: D11 y 102INT1480 publicadas por la Agencia de Servicios Marítimos y Costeros, Servicio Hidrográfico de Flandes.

Nota: Estas cartas han sido levantadas utilizando el datum del sistema geodésico mundial de 1984 (WGS 84))

Se establece una zona a evitar limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- | | |
|-----------------|-----------------------|
| 1) 51°23',45 N, | 002°36',92 E, boya AN |
| 2) 51°23',95 N, | 002°36',90 E |
| 3) 51°24',40 N, | 002°40',30 E |
| 4) 51°23',81 N, | 002°40',30 E |

ESTABLECIMIENTO DE UNA NUEVA DERROTA EN AGUAS PROFUNDAS EN LOS ACCESOS AL RÍO ESCALDA

(Cartas de referencia: D11 y 102INT1480 publicadas por la Agencia de Servicios Marítimos y Costeros, Servicio Hidrográfico de Flandes.

Nota: Estas cartas han sido levantadas utilizando el datum del sistema geodésico mundial de 1984 (WGS 84))

Descripción de la derrota en aguas profundas

Se establece una derrota en aguas profundas para los buques con un calado superior a 13,1 metros, limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- | | |
|------------------|-----------------------|
| 1) 51°24',25 N, | 002°44',52 E boya GZ |
| 2) 51°25',95 N, | 002°48',12 E boya VG2 |
| 3) 51°25',50 N, | 002°52',92 E boya VG4 |
| 4) 51°25',07 N, | 002°57',92 E boya VG6 |
| 5) 51°25',03 N, | 003°02',85 E boya S4 |
| 6) 51°24',53 N, | 002°59',92 E boya VG7 |
| 7) 51°24',63 N, | 002°57',92 E boya VG5 |
| 8) 51°25',05 N, | 002°52',92 E boya VG3 |
| 9) 51°25',03 N, | 002°49',05 E boya VG1 |
| 10) 51°23',38 N, | 002°46',21 E boya VG |

ESTABLECIMIENTO DE UNA NUEVA ZONA DE PRECAUCIÓN EN LA PROXIMIDAD DE LOS BANCOS DE THORNTON Y BLIH

(Carta de referencia: 1630 INT1416 publicada conjuntamente por el Servicio Hidrográfico de la Armada Real de los Países Bajos (Den Haag) y por el Servicio Hidrográfico Nacional del Reino Unido (Taunton).

Nota: Esta carta ha sido levantada utilizando el datum del sistema geodésico mundial de 1984 (WGS 84))

Descripción de la zona de precaución

Se establece una nueva zona de precaución limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

1)	51°32',664 N,	003°05',562 E
2)	51°33',051 N,	003°04',805 E
3)	51°44',687 N,	002°45',364 E
4)	51°44',112 N,	002°42',448 E
5)	51°42',305 N,	002°41',845 E
6)	51°39',130 N,	002°44',779 E
7)	51°38',015 N,	002°47',146 E
8)	51°36',973 N,	002°47',745 E
9)	51°35',774 N,	002°50',363 E
10)	51°35',195 N,	002°53',014 E
11)	51°34',053 N,	002°55',013 E
12)	51°32',842 N,	002°52',365 E
13)	51°28',198 N,	002°59',626 E

MODIFICACIÓN DE LA DESCRIPCIÓN DE LA ZONA A EVITAR "A LA ALTURA DE LA COSTA DE WASHINGTON"

(Cartas de referencia: Estados Unidos 18003, 18500, edición de 2008, y 18480, edición de 2006.

Nota: Estas cartas han sido levantadas utilizando el datum geodésico norteamericano de 1983, que es equivalente al datum del sistema geodésico mundial de 1984.)

Descripción de la zona a evitar

"A fin de reducir el riesgo de que se produzcan siniestros marítimos que causen contaminación o daños al medio ambiente en la Reserva marina nacional de la costa olímpica, todos los buques y gabarras que transporten cargas de hidrocarburos o materias potencialmente peligrosas a granel como carga o residuos de carga y todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 400 que sólo estén en tránsito deberían evitar la zona limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:"

MODIFICACIÓN DEL TEXTO DE LA NOTA RELATIVA A LA DERROTA EN AGUAS PROFUNDAS A LA ALTURA DE LA COSTA ORIENTAL DE LANGELAND

Nota: La derrota en aguas profundas está destinada a los buques que, debido a su calado, no puedan navegar de manera segura en las zonas situadas fuera de la derrota en aguas profundas.

Los buques con un calado igual o inferior a 10 m deberían utilizar la derrota H recomendada por las autoridades del país, que se encuentra al este. La derrota H recomendada tiene una sonda mínima de 12 m bajo el nivel medio del mar.

Los capitanes de los buques deberían tener en cuenta la información facilitada en la "Recomendación sobre la navegación en los pasos de entrada al mar Báltico" que figura en la publicación "Organización del tráfico marítimo" de la OMI.

* Esta zona a evitar no es aplicable a ningún buque de guerra, unidad naval auxiliar, gabarra (ya sea remolcada por un remolcador oficial o comercial) u otro buque propiedad de un Gobierno Contratante o explotado por éste, que se utilice por el momento únicamente para un servicio oficial de carácter no comercial.

RECOMENDACIÓN SOBRE LA NAVEGACIÓN EN EL ESTRECHO DE BONIFACIO

1 Utilización del sistema de organización del tráfico marítimo

Los buques que naveguen por el estrecho ejercerán total diligencia y consideración con respecto a las prescripciones de la derrota en dos direcciones recomendada del estrecho de Bonifacio. Dado que el estrecho es angosto, los capitanes de los buques habrán de asegurarse de que se realiza una vigilancia adecuada a bordo de la derrota del buque a fin de evitar las varadas y los abordajes.

2 Notificación para buques e información sobre la navegación

Los buques de arqueo bruto igual o superior a 300 que entren en el estrecho participarán en el sistema de notificación obligatoria para buques (BONIFREP) establecido por las autoridades competentes, según se describe en la publicación de la OMI sobre la Organización del tráfico marítimo (sección G I/8).

3 Practicaje

Se recomienda a los capitanes de buques que atraviesen el estrecho que utilicen los servicios de un práctico calificado.

3.1 Categorías de buques afectados

Buques para los cuales la Asamblea de la OMI recomienda, en su resolución A.766(18) de 17 de noviembre de 1993, que los Gobiernos prohíban o, en todo caso, desalienten el tránsito por el estrecho de Bonifacio: petroleros con carga y buques que transporten productos químicos peligrosos o sustancias a granel, cuya lista figura en el anexo de la resolución MEPC.49(31), adoptada el 4 de julio de 1991.

3.2 Descripción del procedimiento aplicable para solicitar un práctico

Los buques que deseen solicitar un práctico del estrecho de Bonifacio deberían enviar, en la medida de lo posible, por correo electrónico o por facsímil, la siguiente información al servicio llamado "Practicaje del estrecho de Bonifacio":

- nombre del buque y distintivo de llamada;
- tipo de buque y arqueo bruto;
- calado;
- puerto de destino/nombre y dirección del agente local;
- puesto de embarco y hora estimada de llegada.

Veinticuatro horas antes de su llegada los buques deberían informar de su hora estimada de llegada o la confirmarán a la sede del servicio de practicaje del estrecho de Bonifacio.

Una vez que entren en la derrota del estrecho de Bonifacio los buques deberían confirmar su hora estimada de llegada, dos horas antes de la llegada, llamando a "Bonifacio Traffic" en el canal 10 de ondas métricas.

3.3 Descripción del servicio de practicaje

La zona de practicaje incluye el estrecho y sus accesos. Normalmente, los buques que entran en el estrecho embarcan a los prácticos fuera de la zona "BONIFREP".

Los lugares de embarque son los siguientes (WGS 84):

- Lugar de embarque oriental: 41°24',80 N, 009°30',00 E
- Lugar de embarque occidental: 41°17',28 N, 008°58',50 E.

ESTABLECIMIENTO DE DERROTAS RECOMENDADAS DE DOS DIRECCIONES Y DE ZONAS DE PRECAUCIÓN AL NOROESTE DEL PUERTO DE ISLA DEL CARMEN, CAMPECHE

(Carta de referencia: Carta de la bahía de Campeche S.M. 840, de la Secretaría de Marina (cuarta edición, octubre 2010).

Nota: Esta carta ha sido levantada utilizando el dátum del sistema geodésico mundial de 1984 (WGS-84)

Establecimiento de derrotas recomendadas y zonas de precaución en la zona de exploración y producción petrolera del golfo de Campeche. Estas derrotas recomendadas están destinadas fundamentalmente a buques de apoyo para la exploración y producción petrolera. Se recomienda firmemente que el resto de los buques eviten el sistema recomendado.

Las medidas de organización del tráfico marítimo del puerto Isla del Carmen, Campeche, a la zona de explotación petrolera del golfo de Campeche, constan de:

- una zona de precaución denominada "A"
- cuatro derrotas de dos direcciones

Zona de precaución "A"

Todas las derrotas recomendadas de dos direcciones convergen/divergen de la zona de precaución denominada "A" ubicada al noroeste del puerto Isla del Carmen, Campeche, con dirección de tráfico señalada, limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- 1) 18°45',45 N, 091°53',41 W
- 2) 18°49',01 N, 091°54',07 W
- 3) 18°49',03 N, 091°59',04 W
- 4) 18°44',14 N, 091°56',15 W

Derrota recomendada de dos direcciones 1

Las siguientes derrotas sólo serán utilizadas por buques que se dediquen a actividades propias de la industria petrolera.

Se establece al norte-noroeste del puerto Isla del Carmen, Campeche:

- 2) 18°49',01 N, 091°54',07 W
- 5) 19°15',45 N, 091°59',05 W
- 7) 19°13',88 N, 092°01',09 W
- 8) 18°49',02 N, 091°56',44 W

Derrota recomendada de dos direcciones 2

Las siguientes derrotas sólo serán utilizadas por buques que se dediquen a actividades propias de la industria petrolera.

Se establece al noroeste del puerto Isla del Carmen, Campeche:

- 7) 18°49',02 N, 091°56',44 W
- 8) 19°09',74 N, 092°08',68 W
- 9) 19°08',83 N, 092°10',84 W
- 3) 18°49',03 N, 091°59',04 W

Derrota recomendada de dos direcciones 3

Las siguientes derrotas sólo serán utilizadas por buques que se dediquen a actividades propias de la industria petrolera.

Se establece al oeste-noroeste del puerto Isla del Carmen, Campeche:

- 3) 18°49',03 N, 091°59',04 W
- 10) 18°55',69 N, 092°35',10 W
- 11) 18°53',09 N, 092°33',27 W
- 12) 18°46',50 N, 091°57',55 W

Derrota recomendada de dos direcciones 4, con zona de precaución "B"

Se recomiendan las siguientes derrotas para su utilización por buques de arqueo bruto igual o superior a 50.

Se establece al oeste del puerto Isla del Carmen, Campeche:

Un cruce con zona de precaución denominada "B" limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- 13) 18°46',50 N, 092°47',07 W
- 14) 18°46',50 N, 092°50',70 W
- 15) 18°44',70 N, 092°53',00 W
- 16) 18°44',70 N, 092°49',37 W

Una derrota de dos direcciones limitada por las siguientes posiciones geográficas:

12)	18°46',50 N,	091°57',55 W
13)	18°46',50 N,	092°47',07 W
16)	18°44',70 N,	092°49',37 W
17)	18°44',70 N,	091°56',47 W

Nota 1: Se establece un fondeadero para buques que recalén en el puerto de Isla del Carmen, Campeche, o que realicen maniobras al nordeste de dicho puerto, situado al noroeste de la boya marítima.

Nota 2: Se establece un fondeadero para buques que recalén en el puerto de Frontera, Tabasco, o realicen maniobras al oeste de dicho puerto.

ESTABLECIMIENTO DE DERROTAS RECOMENDADAS DE DOS DIRECCIONES AL NORDESTE DEL PUERTO DOS BOCAS, TABASCO

Las medidas de organización del tráfico marítimo del puerto Dos Bocas, Tabasco, a la zona de explotación petrolera del golfo de Campeche constan de:

Las siguientes derrotas sólo serán utilizadas por buques que se dediquen a actividades propias de la industria petrolera.

Se establece al nordeste del puerto de Dos Bocas, Tabasco.

Tres derrotas de dos direcciones limitadas por las siguientes posiciones geográficas:

18)	18°27',63 N,	093°10',78 W
16)	18°44',70 N,	092°49',37 W
15)	18°44',70 N	092°53',00 W
19)	18°29',32 N,	093°12',23 W
13)	18°46',50 N,	092°47',07 W
20)	18°53',02 N,	092°38',88 W
21)	18°54',43 N,	092°40',74 W
14)	18°46',50 N,	092°50',70 W
10)	18°55',69 N,	092°35',10 W
22)	19°05',35 N,	092°23',46 W
23)	19°07',09 N,	092°25',02 W
24)	18°57',45 N,	092°36',50 W

Un cruce con una zona de precaución denominada "B" según se define anteriormente.

Nota 1: Se establece un fondeadero para buques que no sean petroleros que se dediquen a actividades de exportación de carga, que recalén en el puerto Dos Bocas, Tabasco, o realicen maniobras al noroeste de dicho puerto.

Nota 2: Se establece un fondeadero para buques que se dediquen a actividades propias de la industria petrolera al oeste del campo de explotación petrolera de Taratunich.

Nota 3: Se establece un fondeadero para buques que se dediquen a actividades propias de la industria petrolera al oeste de la zona de explotación petrolera del campo petrolífero de Rebombeo.

ESTABLECIMIENTO DE DERROTAS RECOMENDADAS DE DOS DIRECCIONES Y DE CUATRO ZONAS DE PRECAUCIÓN FRENTE A LOS PUERTOS DE CAYO ARCAS, TA'KUNTAH Y YÚUM K'AK NAAB

Las medidas de organización del tráfico marítimo para buques tanque procedentes del extranjero y con actividades de carga de crudo de exportación a los puertos de Cayo Arcas, Ta'kuntah y Yúum K'ak Naab en el golfo de México consisten en los siguientes elementos:

- **Cuatro zonas de precaución denominadas C, D, E y F**
- **Cinco derrotas de dos direcciones**

Las siguientes derrotas sólo serán utilizadas por petroleros.

Sistema de organización del tráfico I – dos derrotas de dos direcciones y una zona de precaución

Se establece el sistema al oeste y sudoeste del puerto de Cayo Arcas para los buques tanque que recalán en el mismo o procedan al fondeadero propuesto al este del puerto de Ta'kuntah y viceversa.

Derrota de dos direcciones 1

- | | | |
|-----|--------------|--------------|
| 25) | 20°12',00 N, | 092°16',45 W |
| 26) | 20°05',50 N, | 092°07',20 W |
| 27) | 20°05',50 N, | 092°03',36 W |
| 28) | 20°14',80 N, | 092°16',45 W |

Una zona de precaución denominada "C" limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- | | | |
|-----|--------------|--------------|
| 27) | 20°05',50 N, | 092°03',36 W |
| 26) | 20°05',50 N, | 092°07',20 W |
| 29) | 20°03',30 N, | 092°06',50 W |
| 30) | 20°01',30 N, | 092°04',30 W |
| 31) | 20°03',30 N, | 092°02',90 W |

Derrota de dos direcciones 2

- | | | |
|-----|--------------|--------------|
| 30) | 20°01',30 N, | 092°04',30 W |
| 32) | 19°45',00 N, | 091°53',98 W |
| 33) | 19°45',00 N, | 091°51',20 W |
| 31) | 20°03',30 N, | 092°02',90 W |

Nota: Se establece un fondeadero para buques que se dediquen a actividades propias de la industria petrolera al este del campo petrolero denominado "Cantarell".

Sistema de organización del tráfico II – dos derrotas de dos direcciones y una zona de precaución

Se establece el sistema al suroeste y al sur del puerto de Cayo Arcas con una derrota de dos direcciones para los buques tanque que recalán en el mismo o proceden al fondeadero propuesto para este puerto.

Derrota de dos direcciones 1

- | | | |
|-----|--------------|--------------|
| 34) | 20°03',30 N, | 092°16',45 W |
| 29) | 20°03',30 N, | 092°06',50 W |
| 26) | 20°05',50 N, | 092°07',20 W |
| 35) | 20°05',50 N, | 092°16',45 W |

Una zona de precaución denominada "D" limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- | | | |
|-----|--------------|--------------|
| 35) | 20°05',50 N, | 092°16',45 W |
| 36) | 20°05',50 N, | 092°18',65 W |
| 37) | 20°03',30 N, | 092°18',65 W |
| 34) | 20°03',30 N, | 092°16',45 W |

Derrota de dos direcciones 2

31)	20°03',30 N,	092°02',90 W
38)	20°03',30 N,	091°55',00 W
39)	20°05',50 N,	091°55',00 W
27)	20°05',50 N,	092°03',36 W

Nota: Se establece un fondeadero para buques que se dediquen a operaciones de carga en el puerto de Cayo Arcas al sureste del puerto de Cayo Arcas.

Sistema de organización del tráfico III – dos derrotas de dos direcciones y una zona de precaución

Se establece el sistema al oeste y al suroeste del puerto de Cayo Arcas con derrota de dos direcciones para buques tanque que recalén en el puerto de Yúum K'ak Naab.

Derrota de dos direcciones 1

40)	20°13',55 N,	092°18',65 W
36)	20°05',50 N,	092°18',65 W
35)	20°05',50 N,	092°16',45 W
25)	20°12',00 N,	092°16',45 W

Una zona de precaución denominada "D" según se define anteriormente.

Derrota de dos direcciones 2

37)	20°03',30 N,	092°18',65 W
41)	19°40',71 N,	092°18',65 W
42)	19°41',65 N,	092°16',45 W
34)	20°03',30 N,	092°16',45 W

Una zona de precaución denominada "E" limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

41)	19°40',90 N,	092°18',65 W
43)	19°38',70 N,	092°18',65 W
44)	19°39',45 N,	092°16',45 W
42)	19°41',65 N,	092°16',45 W

Sistema de organización del tráfico IV – una derrota de dos direcciones y una zona de precaución

Se establece el sistema al sur del puerto de Cayo Arcas con una derrota de dos direcciones para buques tanque que se dirigen desde la zona de precaución denominada "C" a la zona de precaución denominada "F" y viceversa.

Derrota de dos direcciones

29)	20°03',30 N,	092°06',50 W
45)	19°45',00 N,	092°06',50 W
46)	19°45',00 N,	092°04',30 W
30)	20°01',30 N,	092°04',30 W

Una zona de precaución denominada "F" limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

47)	19°42',80 N,	092°06',50 W
48)	19°42',80 N,	092°04',30 W
46)	19°45',00 N,	092°04',30 W
45)	19°45',00 N,	092°06',50 W

Sistema de organización del tráfico marítimo V – dos derrotas de dos direcciones

Se establecen al norte del puerto de Ta'kuntah dos derrotas de dos direcciones para buques tanque que naveguen desde el fondeadero propuesto al este de dicho puerto y que se dirijan a los puertos de Ta'kuntah, Yúum K'ak Naab y Dos Bocas, Tabasco, para manipular carga.

Derrota de dos direcciones 1

49)	19°45',00 N,	091°55',00 W
46)	19°45',00 N,	092°04',30 W
48)	19°42',80 N,	092°04',30 W
50)	19°42',80 N,	091°55',00 W

Zonas de precaución denominadas "E" y "F" según se definen anteriormente.

Derrota de dos direcciones 2

45)	19°45',00 N,	092°06',50 W
42)	19°41',65 N,	092°16',45 W
44)	19°39',45 N,	092°16',45 W
47)	19°42',80 N,	092°06',50 W

Nota: Se establece un fondeadero para buques tanque de exportación dedicados a operaciones de carga en los puertos de Ta'kuntah y Yúum K'ak Naab.

CINCO ZONAS A EVITAR

Se proponen cinco polígonos donde se delimitan zonas a evitar en las terminales de carga buques de tanque para exportación de crudo y en la zona de explotación petrolera del golfo de México, específicamente en el puerto de Cayo Arcas, en el golfo de Campeche, en el campo petrolero Rebombeo, en el campo petrolero denominado "Enlace Litoral Tabasco" y en las monoboyas del puerto de Dos Bocas, Tabasco.

1 Modificación de la zona a evitar en el puerto de Cayo Arcas

La zona a evitar por buques que no se dediquen a las actividades propias de la industria petrolera en el puerto de Cayo Arcas está limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

51)	20°08',54 N,	092°00',58 W
52)	20°08',54 N,	091°56',67 W
53)	20°10',24 N,	091°56',67 W
54)	20°12',65 N,	091°59',60 W
55)	20°12',65 N,	092°00',58 W

2 Modificación de la zona a evitar en el golfo de Campeche

La zona a evitar por buques que no se dediquen a las actividades propias de la industria petrolera en el golfo de Campeche está limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

22)	19°05',35 N,	092°23',46 W
56)	19°08',00 N,	092°12',80 W
57)	19°12',09 N,	092°03',40 W
58)	19°17',50 N,	091°56',40 W
59)	19°30',50 N,	091°56',40 W
60)	19°36',30 N,	092°04',00 W

61)	19°42',20 N,	092°04',00 W
62)	19°42',20 N,	092°06',20 W
63)	19°37',50 N,	092°06',20 W
64)	19°37',50 N,	092°18',65 W
65)	19°16',20 N,	092°23',95 W
23)	19°07',09 N,	092°25',02 W

3 Establecimiento de una zona a evitar en el campo petrolero Rebombeco

La zona a evitar por buques que no se dediquen a las actividades propias de la industria petrolera en el campo petrolero Rebombeco está limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

66)	18°56',80 N,	092°43',80 W
67)	18°51',80 N,	092°37',30 W
11)	18°53',09 N,	092°33',27 W
70)	18°58',80 N,	092°37',60 W

4 Establecimiento de una zona a evitar en el campo petrolero denominado "Enlace Litoral Tabasco"

La zona a evitar por buques que no se dediquen a las actividades propias de la industria petrolera en el campo petrolero denominado "Enlace Litoral Tabasco" está limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

69)	18°42',60 N,	092°37',10 W
70)	18°41',85 N,	092°34',10 W
71)	18°42',50 N,	092°33',70 W
72)	18°44',00 N,	092°36',10 W

5 Establecimiento de una zona a evitar en el área de boyas de carga del puerto de Dos Bocas, Tabasco

La zona a evitar por buques que no se dediquen a la carga y las operaciones de carga de crudo de exportación en el área de boyas del puerto de Dos Bocas, Tabasco, está limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

73)	18°36',50 N,	093°12',10 W
74)	18°36',50 N,	093°08',70 W
75)	18°38',70 N,	093°08',70 W
76)	18°38',70 N,	093°12',10 W

ANULACIÓN DE LAS MEDIDAS DE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO DISTINTAS DE LOS DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO EN EL GOLFO DE CAMPECHE Y EN LA TERMINAL MARÍTIMA PETROLERA A LA ALTURA DE CAYO ARCAS, Y DE LOS EJES DE CIRCULACIÓN RECOMENDADOS EN EL GOLFO DE CAMPECHE

Quedan anuladas las medidas de organización del tráfico existentes distintas de los dispositivos de separación del tráfico detalladas en las secciones 2.5, 2.6 y 3.2 del anexo 1 de la resolución A.527(13), es decir, en el golfo de Campeche, en la terminal marítima petrolera de Cayo Arcas y los ejes de circulación recomendados en el golfo de Campeche, respectivamente.