



## ORGANIZACION HIDROGRAFICA INTERNACIONAL

Dossier de la OHI N.º  
S3/8151

**CARTA CIRCULAR N.º 50/2017**  
**29 de agosto del 2017**

### **REQUISITO DE PROPORCIONAR INFORMACIÓN CATZOC SIGNIFICATIVA EN LAS ENCs**

#### Referencias:

- A. CC de la OHI N.º 41/2009 del 17 de junio - *86.ª Sesión del Comité de Seguridad Marítima de la OMI*;
- B. CC de la OHI N.º 8/2017 del 25 de enero - *Resultados de la octava reunión del Comité de Servicios y Normas Hidrográficas (HSSC)*;
- C. IRCC9-09A - *Contribución del HSSC8*;
- D. Publicación de la OHI S-57 - Apéndice B.1 - Anexo A - *Uso del Catálogo de Objetos para ENCs - Edición 4.0.0, junio del 2014*;
- E. Publicación S-4 de la OHI - *Reglamentos de la OHI para Cartas Internacionales (INT) y Especificaciones Cartográficas de la OHI, Edición 4.7.0, julio del 2017*;
- F. Actas (proyecto) de la 12.ª reunión del Grupo de Trabajo sobre la Calidad de Datos;
- G. Carta conjunta del RENC (IC-ENC & PRIMAR) del 5 de julio del 2017 - *Propuesta de política conjunta del RENC sobre el uso del análisis de los archivos CATZOC de las ENCs por la Secretaría de la OHI*.

Estimado(a) Director(a),

1. Tal y como se informó en la Referencia A, el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI) adoptó en el 2009 un número de enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), que entraron en vigor el 1 de julio del 2011. Las enmiendas a la Regla 19 del Capítulo V (Seguridad de la Navegación), requieren que los buques nuevos y existentes estén equipados con Sistemas de Información y Visualización de Cartas Electrónicas (ECDIS) conforme a un calendario continuo. La clase final de los buques deberá cumplir este requisito no más tarde que del primer levantamiento, antes o después del 1 de julio del 2018.
2. A medida que se llega al final del calendario continuo, muchos buques SOLAS han elegido navegar sin cartas de papel utilizando solamente ENCs y ECDIS como referencia principal para una navegación segura. Son indiscutibles las ventajas de utilizar cartas digitales antes que cartas de papel, sin embargo estas ventajas se deterioran si los datos de las ENCs no coinciden o si superan la información incluida en las cartas de papel correspondientes.
3. En su 8.ª reunión de noviembre del 2016 (ver Referencia B), el Comité de Servicios y Normas Hidrográficas de la OHI (HSSC) observó que una importante fuente de descontento por parte de los navegantes en relación con los indicadores de calidad ENC era causada por el hecho de que muchos Servicios Hidrográficos (SHs) no estaban poblando sus ENCs con valores CATZOC (Categoría de Zona de Confianza) significativos. Según lo convenido por el HSSC (acción HSSC8/34), se informó sobre este problema a la 9.ª reunión del Comité de Coordinación Inter-Regional en junio del 2017 (Referencia C).
4. La codificación de la clase de objetos ENC M\_QUAL para áreas de profundidad con un valor CATZOC 6: zona de confianza "U" (datos no evaluados), mientras que es permisible en la S-57, no da ninguna información para que el navegante pueda evaluar documentadamente la Sonda Bajo la Quilla (UKC). Sin un valor CATZOC cualitativo, los navegantes se ven entonces obligados a adoptar el peor de los escenarios al determinar sus márgenes UKC, y el resultado de esto es que algunos puertos se indican innecesariamente como estando fuera de los márgenes para sus buques.

5. Se ha llamado recientemente la atención del Grupo de Trabajo sobre el Mantenimiento de Normas ENC (ENCWG) sobre el hecho de que los Oficiales del Estado Rector del Puerto y los inspectores de investigación solicitan cada vez más evidencias de que los navegantes han tenido en cuenta el valor CATZOC al planificar las rutas. Obviamente esto no puede lograrse si la ENC no contiene suficiente información relativa a la calidad de los datos batimétricos. En muchos casos, cuando el valor CATZOC codificado en la ENC es "U", el diagrama fuente en la carta de papel correspondiente de la misma autoridad cartográfica llevará más información. Esto tiene repercusiones financieras para la industria naviera, viéndose muchas empresas obligadas a comprar la carta de papel equivalente para evitar que un buque sea detenido u observado con una deficiencia cuando sea inspeccionado.
6. Por lo tanto es de suma importancia que todos los SHs revisen sus procesos actuales de producción de ENC's y que hagan cambios cuando sea necesario para codificar los valores CATZOC de las ENC's según la orientación de la Referencia D.
7. Observando que la cláusula B-292.2 de la Referencia E indica que las cartas a escala 1:500.000 y mayores deberán ser consideradas para los diagramas de la fuente, se deduce que la revisión de las ENC's recomendada en el párrafo 6 debería tomar en cuenta aquellas ENC's compiladas a una escala de 1:500.000 o superior.
8. Además, cabe señalar que en su 12.<sup>a</sup> reunión de junio del 2017, el Grupo de Trabajo sobre la Calidad de Datos (DQWG) convino preparar una propuesta que será presentada en la 9.<sup>a</sup> reunión del HSSC para invitar a los Productores de ENC's a compartir sus mejores prácticas y su orientación nacional, de haberla, sobre el modo en el que se pueblan los valores CATZOC (ver Referencia F, acción DQWG12/09). Esta acción tiene por objeto, en particular, armonizar en la medida de lo posible la población de los valores CATZOC, a fin de garantizar una futura conversión sin problemas de las ENC's en la norma S-57 a las ENC's en la norma S-101 de manera coherente entre todos los productores de ENC's.
9. Por último, se atrae la atención de los Estados Miembros sobre la propuesta formulada en la carta conjunta del RENC de la Referencia G, a través de la cual la Secretaría de la OHI sugiere que los informes sintéticos CATZOC sean presentados a las conferencias y a las reuniones de las Comisiones Hidrográficas Regionales (o de sus Grupos de Trabajo sobre la Coordinación de Cartografía Internacional), caso por caso, para evaluar y supervisar el estado de la información CATZOC disponible para los usuarios finales, y para apoyar el análisis de la evaluación de riesgos.

Atentamente,



Robert WARD  
Secretario General