

**CAPITULO V DE SOLAS: DEFINICION DE CARTA NAUTICA
Y USO DEL TERMINO "OFICIAL"**

Referencias: Circular del BHI No. 49/1999 del 28 de Octubre de 1999;
Circular del BHI No. 54/1999 del 26 de Noviembre de 1999.

Muy Señor nuestro,

Las Circulares de la referencia solicitaban a los Estados Miembros que revisasen las correcciones propuestas del Capítulo V de SOLAS y que efectuasen sus comentarios al BHI. En particular, se solicitó a los Estados Miembros que votasen a favor o en contra del mantenimiento del término "oficial" en la definición de cartas náuticas de la Regla 2.

De las 41 respuestas recibidas, 21 Estados Miembros están a favor de la supresión del término "oficial" de todas las Reglas del Capítulo V de SOLAS y 20 Estados Miembros están a favor del mantenimiento del término. Por lo menos dos de los Estados Miembros a favor de la retención del término han indicado que para ellos no es imprescindible que el término sea mantenido y que estarían igualmente contentos si fuese eliminado. Un Estado Miembro está indeciso y su voto está considerándose, provisionalmente, como en contra de la supresión del término "oficial".

Los comentarios adicionales de los Estados Miembros, que se incluyeron en las respuestas, se han resumido y se adjuntan para su información.

Está claro que será difícil obtener un consenso sobre este tema antes de la Reunión del Comité de la Seguridad Marítima (MSC72) de la Organización Marítima Internacional (OMI) de Mayo del 2000. Se ha organizado una reunión para permitir a los Jefes de las Delegaciones y a sus asesores discutir sobre este tema, en fecha y hora anteriores a la 2ª Conferencia H.I. Extraordinaria, que se celebrará en Marzo del 2000. Así pues, se ha anunciado esta reunión como sigue:

Se anuncia una Reunión de los Jefes de las Delegaciones y Asesores que deseen discutir sobre las respuestas de los Estados Miembros a la propuesta de suprimir el término "oficial", al referirse a las cartas náuticas en el Capítulo V de la Convención sobre la Seguridad de la Vida en el Mar (SOLAS). La reunión se celebrará en la Sala de Conferencias (CCAM), Mónaco, a las 14:00 horas del domingo 19 de Marzo del 2000.

La importancia de conseguir un cierto tipo de uniformidad en el enfoque por parte de los Estados Miembros no puede acentuarse suficientemente. Se ha invitado a los Miembros del Comité Legal Consultivo de la OHI a asistir a la reunión para ayudar a los delegados, de ser necesario. Además, aunque no habrá un servicio de traducción simultánea, los Asesores Técnicos del BHI de lengua francesa y española, que están familiarizados con la correspondencia y el tema en general, estarán disponibles para ayudar a las delegaciones, de desearlo.

En nombre del Comité Directivo
Atentamente,

Contralmirante Neil GUY
Director

Anexo: Respuestas a las Circulares Nos. 49/1999 y 54/1999.

**RESPUESTAS DE LOS ESTADOS MIEMBROS A LAS CIRCULARES
DEL BHI No. 49/1999 y 54/1999**

Aquellos Estados Miembros a favor de la supresión del término "oficial" con referencia a las cartas náuticas en el Capítulo V de SOLAS:

- Alemania, Bahrein, Canadá, Dinamarca, Estados Unidos, Estonia, Federación Rusa, Finlandia, Holanda, India, Irán, Islandia, Italia, Japón, Noruega, Nueva Zelanda, Paquistán, Perú, Sudáfrica, Tailandia y Tonga;

Aquellos Estados Miembros a favor del mantenimiento del término "oficial" con referencia a las cartas náuticas en el Capítulo V de SOLAS:

- Argentina, Australia, Brasil, Chile, China, (Chipre), Colombia, Cuba, Ecuador, España, Francia, Grecia, Mónaco, Omán, Portugal, Reino Unido, Singapur, Suecia, Túnez y Turquía.

Comentarios resumidos de los Estados Miembros

I. Estados Miembros a favor de la supresión del término "oficial"

Alemania

La extensa naturaleza de la definición desarrollada en NAV 45 hace que el uso del término "oficial" sea superflua. Sin embargo, la Agencia Federal Marítima e Hidrográfica cree que no debería someterse ninguna propuesta adicional de los textos actuales al MSC 72. Debería desarrollarse una postura común sobre este asunto en el MSC 72, en un grupo nuevo con participantes de los Estados Miembros interesados.

Bahrein

El término "oficial" está implicado en las Reglas, ya que las cartas náuticas y las publicaciones son publicadas por una Autoridad Gubernamental.

Canadá

Sin comentarios adicionales.

Dinamarca

Dinamarca preferiría que se suprimiese la palabra "oficial". Dinamarca puede aceptar que la palabra "oficial" sea retenida, si eso es lo que prefiere la mayoría de los Estados Miembros.

Estados Unidos de América

EE.UU. apoyan el progreso efectuado en NAV 45. La definición revisada de las cartas náuticas proporciona una explicación clara y precisa. Es sumamente importante mantener claridad y consistencia, y evitar todo compromiso en la interpretación incluyendo el término "oficial". No es posible modificar el término y su inclusión sería una oportunidad de tergiversación.

Estonia

Sin comentarios adicionales.

Federación Rusa

No hay objeciones para suprimir el término "oficial".

Finlandia

En las Reglas 2, 9, 19 y 27 no es necesario el término "oficial".

Holanda

Sin comentarios adicionales.

India

No se recomienda el uso del término "oficial". El texto propuesto establece que las cartas o publicaciones náuticas son productos producidos bajo la autoridad de un gobierno apropiado. El uso del término implicaría que cualquier agencia, privada o pública, considerando o sin considerar los aspectos de la seguridad de la navegación, las normas rigurosas y las especificaciones establecidas por la OHI/OMI, podría producir productos más económicos, que podrían significar un peligro para la seguridad de la navegación. Es probable que el uso de "cartas náuticas oficiales" junto con "cartas náuticas" cree confusión entre los navegantes, que están acostumbrados a las cartas y publicaciones náuticas, que son producidas bajo la autoridad del Gobierno.

Irán

Apoya totalmente la supresión del término "oficial".

Islandia

Sin comentarios adicionales.

Italia

No es la palabra "oficial" la que implica que un Estado asume la responsabilidad de todo error en el suministro de cartografía náutica. Este es un requerimiento en conformidad con el texto que indica que la carta náutica es producida por un Gobierno, un Servicio Hidrográfico autorizado o bien otra institución gubernamental. El término "oficial" no se añade a este requerimiento y puede tener una connotación diferente para los diferentes Gobiernos. El uso del término "oficial" podría limitar las opciones legales accesibles para un Estado en términos de su propia legislación. La Regla 9 trata también de forma clara sobre las obligaciones y la autoridad de los Gobiernos en los servicios hidrográficos.

Japón

La revisión del Proyecto del Capítulo V de SOLAS incluye contenidos que marcan época, como la inclusión de la definición de cartas náuticas, el rol de los servicios hidrográficos, la equivalencia de la carta de papel entre el ECDIS/la ENC y otros. Así pues, creemos que la adopción del Capítulo V durante la próxima reunión del Comité de la Seguridad Marítima de la OMI (MSC72), prevista para Mayo, y que posteriormente entrará en vigor en Julio del 2002, es una alta prioridad. Para garantizar la seguridad de la navegación, creemos firmemente que todas las cartas que están promulgadas de forma legal como un requerimiento de transporte de los buques, debe ser producida/publicada bajo la autoridad del Gobierno. Esto será llevado a cabo por medio del proyecto de texto, incluso si se suprime el término "oficial".

Noruega

Sin comentarios adicionales.

Nueva Zelanda

La aceptación de la supresión del término "oficial" depende de la inclusión continuada del texto que indica de forma clara que las cartas y las publicaciones náuticas son producidas por una institución gubernamental o por un Servicio Hidrográfico autorizado.

Paquistán

Sin comentarios adicionales

Perú

Debe haber sólo una definición para carta náutica.

Sudáfrica

Sin comentarios adicionales.

Tailandia

El texto de la nueva Regla asegura adecuadamente que las cartas y publicaciones están bajo la autoridad de un Gobierno. En beneficio de la seguridad de la navegación, las cartas náuticas de papel deberán ser transportadas también cuando se utilicen ENCs o RNCs.

Tonga

Sin comentarios adicionales.

II. Estados Miembros que no están a favor de la supresión del término "oficial"**Argentina**

El BHI deberá informar a la OMI solamente después de haber consultado con los Estados Miembros de la OHI.

Australia

El texto revisado utiliza el término "oficial" de forma superflua. Sin embargo, el término es comúnmente utilizado para conceder "la aprobación del gobierno".

Brasil

Es importante mantener el término "oficial" para destacar el hecho de que la construcción y el mantenimiento de cartas y publicaciones náuticas debe ser responsabilidad de cada Servicio Hidrográfico gubernamental.

Chile

Da importancia a la responsabilidad de los Estados en el suministro de cartas y publicaciones náuticas de las aguas bajo su jurisdicción. La Convención de las NU sobre la Ley del Mar (UNCLOS) requiere que la línea de base normal para medir la amplitud del mar territorial sea la línea de bajamar a lo largo de la costa, según se indica en las cartas a gran escala reconocidas oficialmente por el Estado costero. Esto se aplica también al Artículo 6 de esta Convención. Chile piensa que SOLAS debería utilizar la misma terminología que UNCLOS.

China

Sin comentarios adicionales.

Chipre

Todas las cartas náuticas deberán permanecer propiedad del Gobierno. No está claro si la supresión del término "oficial" asegurará que así sea.

Colombia

El comentario del BHI de que el uso del término "oficial" podría autorizar a una institución no-gubernamental a producir cartas no oficiales o cartas náuticas es incorrecto. Por el contrario, la ausencia del término "oficial" confundiría a la comunidad marítima en cuanto a la diferencia entre una carta náutica producida por una organización no-gubernamental y una carta publicada bajo la autoridad de un gobierno de un Estado Miembro de la OHI.

Corea (República de)

Sin comentarios adicionales.

Cuba

La supresión del término "oficial" no evitará el uso de cartas no-Gubernamentales. El uso del término dará valor a los productos producidos por el Gobierno.

Ecuador

Como la autoridad nacional deberá recoger la información batimétrica de las aguas adyacentes a la costa de un Estado y la publicación de la carta náutica correspondiente tiene carácter oficial, ésta protegerá la propiedad intelectual de la información contenida en la carta náutica.

España

La ley española requiere que la producción cartográfica de un Estado sea clasificada como "oficial". El mantenimiento del término "oficial" aclara y da consistencia a las diferentes interpretaciones. La OHI debería aconsejar a los Servicios Hidrográficos que aconsejen al navegante que use sólo cartas náuticas "oficiales".

Francia

Es responsabilidad de los Gobiernos proporcionar y actualizar cartas náuticas. Deben ser publicadas en nombre de y bajo el control de los Gobiernos. En Francia, el término "carta náutica" ya ha sido utilizado por la mayoría de los editores privados para sus publicaciones y ya no puede estar reservado únicamente a las publicaciones producidas por los Servicios Hidrográficos. El término calificativo es pues esencial para designar y distinguir las publicaciones producidas por los Servicios Hidrográficos reconocidos por el Gobierno. Si el término "oficial" supone un problema a causa de ciertos usos de este término en los países de habla Inglesa, entonces debería buscarse otro término, más apropiado, a menos que las palabras inglesas "nautical chart" sean suficientemente explícitas en Inglés. Otro tipo de material al que se hace referencia en SOLAS no se ha designado como "oficial", ya que no es generalmente responsabilidad de un Gobierno.

Grecia

Sin comentarios adicionales.

Mónaco

Si el adjetivo "oficial" no se confunde con "obligatorio" o "exclusivo", esta calificación es la más sencilla y al mismo tiempo explícita para indicar que el documento náutico en cuestión (carta o bien otro) ha sido validado por un servicio competente que pertenece a una Autoridad estatal.

Omán

Sin comentarios adicionales.

Portugal

Sin comentarios adicionales.

Reino Unido

Pensándolo bien, la palabra "oficial" debería mantenerse. Proponer su supresión puede dar como resultado un debate más reñido en el MSC, que además desacreditaría a la comunidad hidrográfica a los ojos de las delegaciones de la OMI.

Singapur

El significado del término "oficial" se entiende generalmente como la producción por un Gobierno o la aprobación de un Gobierno. Singapur opina pues que debería mantenerse el término.

Suecia

Sin comentarios adicionales.

Turquía

El DNHO prefiere el proyecto de texto (NAV45/5) y cree que es necesario, para una navegación segura, que la información náutica esté bajo el control de las Autoridades gubernamentales. Deberá pues utilizarse en las cartas náuticas el término "oficial".

COMENTARIOS DEL BUREAU

El Bureau considera que se han hecho grandes progresos combinando las dos definiciones de carta náutica en una sola, en la Regla 2 propuesta. Esto parece resolver la mayoría de las reservas de los Estados Miembros de la OHI con respecto a la carta náutica. Esperamos que la supresión o mantenimiento del término "oficial" en la definición de carta náutica sea el último punto pendiente que no haya sido tratado.

El Bureau opina que, si el texto propuesto para esta regla se adopta, entonces el mantenimiento del término "oficial" no es necesario para el control por un Estado Miembro de sus actividades de cartografía nacional. La Regla 9 requiere a los Estados Miembros que emprendan el servicio e indica de forma detallada exactamente qué tipo de servicio debería ser. Tal y como se ha indicado, el Bureau opina que del mantenimiento del término podría deducirse que existen cartas náuticas no oficiales, mientras que la supresión de "oficial" significaría que toda la cartografía náutica está bajo el control del Gobierno. El Bureau opina que, si la Regla 2 se aprueba en su forma propuesta, entonces los intereses generales de una navegación segura no se verán afectados por la supresión o el mantenimiento del término "oficial".

Sin embargo, algunos Estados Miembros tendrían problemas si se suprimiese el término y, asimismo, otros los tendrían si se mantuviese. Se espera que, en beneficio de todos los Estados Miembros, se encontrará una solución antes de la Reunión del MSC72, en Mayo del 2000.