

**CIRCULAR No. 21/2004**  
**22 de Marzo del 2004**

### **USO DEL MODO RCDS DEL ECDIS**

*(Sumisiones de Australia y Noruega al Documento MSC/78 de la OMI)*

- Referencias:
1. Circular de WEND No. 1/2004, del 1 de Febrero del 2004;
  2. Normas de Funcionamiento de la OMI para ECDIS [Resolución A.817 (19) de la OMI, tal y como fue enmendada mediante los Documentos MSC.64(67) y MSC.86(70)].

Estimado Director,

La Circular de WEND No. 1/2004 envió a todos los Estados Miembros de la OHI una sumisión de la Administración Marítima Australiana (AMSA) a la OMI, para su consideración en la 78ª Sesión del Comité de la Seguridad Marítima, en Mayo del 2004. La propuesta de la AMSA, con el objetivo de aumentar el uso del ECDIS y mejorar así la seguridad de la navegación, recomienda que el ECDIS que opere en modo RCDS no requiera el transporte de las correspondientes cartas de papel apropiadas. Esta propuesta fue efectuada en el Documento [WEND8-10.1A rev.1](#) y está en el sitio Web de la OHI. La Delegación Noruega en la OMI ha efectuado sus comentarios sobre la propuesta de la AMSA y ha hecho una propuesta alternativa, que se adjunta a la presente como Anexo A.

En respuesta a la Circular de WEND No. 1/2004, se recibieron comentarios escritos sobre la propuesta de la AMSA de: Canadá, EE.UU., Egipto, España, Grecia, Holanda, India, y Rusia. Estos se han reunido en el Documento [WEND8-10.1B rev.2](#), que se encuentra también en el sitio Web de la OHI. Como puede verse, una mayoría de respuestas se opusieron a la propuesta. Además, este tema fue discutido de forma detallada en la 8ª Reunión de WEND, en Tokio, los días 4 y 5 de Marzo del 2004, y se expresó una cierta preocupación por la posible falta de estímulo para la producción de ENC's y por las diferencias fundamentales entre las ENC's y las RNC's. Aunque no se votó, Chile, China, Francia, Holanda, India, Italia, Noruega, Nueva Zelanda, Portugal, Sudáfrica y Suecia se mostraron contrarios a la Propuesta de la AMSA (además de la oposición manifestada por España, Grecia y Rusia, según se informó en el Doc. WEND8-10.1B). Sin embargo, EE.UU. y el RU, Australia y Canadá apoyaron la sumisión de la AMSA. Noruega declaró que estaban preparando una propuesta alternativa que apoyaría el objetivo de la AMSA de aumentar el uso del ECDIS pero no mediante la aceptación universal del modo RCDS, sin cartas de papel que lo acompañen cuando no haya ENC's disponibles. El

Comité WEND recomendó que el BHI enviase ambas sumisiones a los Estados Miembros, intentando obtener sus opiniones.

Como organización técnica adecuada para la producción de cartas, la OHI debería estar dispuesta a facilitar una respuesta clara y razonada si la OMI/el MSC así lo solicitasen. Se ruego a los Estados Miembros que coordinen con sus Administraciones de la Seguridad Marítima y que indiquen su postura con respecto a las dos propuestas. **Le rogamos nos contesten, utilizando el formulario adjunto en el Anexo B, antes del 30 de Abril del 2004.**

En nombre del Comité Directivo  
Atentamente,

*(original firmada)*

Contralmirante Kenneth BARBOR  
Director

Anexos: - Anexo A: "Comentarios sobre el Documento MSC 78/24/3 de Australia referente al ECDIS, sometido por Noruega".  
- Anexo B - Formulario de Respuesta.



COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA  
78º periodo de sesiones  
Punto 24 del orden del día

MSC 78/24/17  
15 marzo 2004  
Original: INGLÉS

## PROGRAMA DE TRABAJO

### Observaciones respecto del documento MSC 78/24/3, presentado por Australia, sobre los SIVCE

#### Nota presentada por Noruega

#### RESUMEN

***Sinopsis:***

Con referencia al documento MSC 78/24/3, presentado por Australia, Noruega apoya la idea de fomentar el uso de los SIVCE, pero no puede apoyar la propuesta de permitir el uso de los SIVCE en modalidad SVCP sin que también sea necesario llevar y utilizar cartas de papel. También tenemos otras inquietudes y propuestas relacionadas con la cuestión de fomentar la popularización del uso de los SIVCE.

***Medidas que han de adoptarse:***

Véase el párrafo 13.

***Documentos conexos:***

Resoluciones A.817(19), MSC.86(70) (anexo 4) y A.958(23), circular SN/Circ.207, MSC 78/4/2 y MSC 78/24/3.

#### Introducción

1 Este documento se presenta de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4.10.5 de las Directrices sobre organización y método de trabajo (MSC/Circ.1099); contiene observaciones de Noruega sobre las propuestas presentadas por Australia en el documento MSC 78/24/3 en relación con el uso de los SIVCE.

2 El principal objetivo manifiesto de la propuesta presentada por Australia en el documento MSC 78/24/3 es popularizar el uso de los SIVCE. Noruega apoya plenamente esta propuesta, y la considera oportuna y pertinente si se tienen en cuenta las mejoras a la seguridad de la navegación que podrían derivarse de la generalización del uso de los SIVCE. En este aspecto, también hacemos referencia al documento MSC 78/4/2, presentado por Noruega, en el cual se menciona un estudio sobre la evaluación formal de la seguridad de la navegación de los buques de pasaje de gran tamaño. Dicho estudio deja en claro que la instalación y el uso de los SIVCE es eficaz en función de los costos.

Por economía, del presente documento no se ha hecho más que una tirada limitada. Se ruega a los señores delegados que traigan sus respectivos ejemplares a las reuniones y que se abstengan de pedir otros.

3 No obstante, existen otros aspectos de la propuesta de Australia que son fuente de profunda inquietud: Australia propuso que se **suprimiera** la condición que actualmente figura en la norma de funcionamiento SIVCE revisada, que dice: "cuando trabaje en la modalidad de SVCP, el equipo del SIVCE se deberá utilizar **junto con una colección adecuada de cartas náuticas de papel actualizadas**". A continuación presentamos información y observaciones adicionales sobre esta cuestión.

### Examen

4 Al examinar los aspectos de seguridad relacionados con el uso de los SIVCE, es esencial tener en cuenta el tipo y calidad de los datos cartográficos utilizados y visualizados. Según se define en las normas de funcionamiento de los SIVCE (resolución A.817(19), enmendada por la resolución MSC.86(70)), en esencia existen dos tipos diferenciados de datos cartográficos que los SIVCE pueden utilizar y visualizar. Según el tipo de datos cartográficos utilizados, el equipo SIVCE puede trabajar en dos modalidades:

- la modalidad SIVCE, en la que se utilizan cartas náuticas electrónicas (CNE) (las CNE son bases de datos de contenido, estructura y formato normalizados que se distribuyen para su uso con el SIVCE bajo licencia de la entidad hidrográfica autorizada por el Gobierno); y
- la modalidad SVCP, en la que se utilizan cartas náuticas por puntos (CNP) (las CNP son facsímiles de cartas de papel producidas o distribuidas bajo licencia de la entidad hidrográfica autorizada por el Gobierno).

5 De conformidad con la circular SN/Circ.207 (distribuida con posterioridad a la adopción, por parte del MSC, de las enmiendas mediante las cuales se introdujo la modalidad de funcionamiento SVCP), existen varias diferencias clave entre las dos modalidades. La circular contiene, y pone en conocimiento de los navegantes, una larga lista de "limitaciones" de la modalidad SVCP. No negamos que, como indicó Australia, "desde que [la Organización] aprobó las primeras normas de funcionamiento, [...] ha habido considerables avances en tecnología en relación con las cartas náuticas electrónicas", pero no podemos concordar con que dichos avances tecnológicos sean razón suficiente para eliminar la prescripción de que la modalidad SVCP debe utilizarse siempre en combinación con una colección adecuada de cartas náuticas de papel actualizadas. En consecuencia, las diferencias existentes entre el SVCP y el SIVCE, señaladas en la circular SN/Circ.207, continúan siendo válidas, y por ello, si se eliminara la prescripción de que los buques deben llevar cartas de papel al utilizar la modalidad SVCP, se estaría poniendo en juego la seguridad.

6 Las siguientes disposiciones contienen argumentos adicionales:

- El párrafo 3 de la regla V/15 del SOLAS prescribe que la información esencial debe presentarse de manera clara y sin ambigüedades, utilizándose símbolos y sistemas de codificación normalizados; los SIVCE en modalidad SVCP no satisfacen esta disposición porque la visualización puede variar considerablemente según el origen de las CNP\*. No obstante, dicha disposición puede cumplirse utilizando los SIVCE con CNE.

---

\* Véase la circular SN/Circ.207 - Diferencias entre los SVCP y los SIVCE.

- El párrafo 7 de la regla V/15 del SOLAS prescribe la reducción al mínimo del riesgo de que se produzcan errores humanos mediante sistemas de supervisión y alarma; los SIVCE en modalidad SVCP no satisfacen esta disposición, dado que no activan las alarmas automáticas (por ejemplo, antivara) las CNP\*. No obstante, dicha disposición puede cumplirse utilizando los SIVCE con CNE.
- La resolución A.958(23) sobre la Prestación de servicios hidrográficos invita a los Gobiernos a que "fomenten, a través de sus administraciones marítimas nacionales, el uso de los sistemas de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE), junto con el uso y una mayor producción de cartas náuticas electrónicas (CNE) oficiales". El texto de esta resolución no puede interpretarse de manera alguna como apoyo para la propuesta australiana de aceptar el uso de la modalidad SVCP sin llevar cartas de papel.

7 También nos preocupa que, si se acepta la propuesta de Australia, de hecho, las CNP pasarían a ser equivalente a las CNE a fines del cumplimiento de lo prescrito en el capítulo V del SOLAS. Estamos convencidos de que lo más probable es que dicha decisión desalentaría la futura producción y publicación de CNE, lo que iría en detrimento de la seguridad en el mar.

8 Somos conscientes de lo limitado de la cobertura de las CNE, punto también mencionado por Australia en el documento MSC 78/24/3. No obstante, para hacer un análisis preciso de la situación actual es necesario tener en cuenta todos los aspectos pertinentes, incluidos los siguientes:

- a) las zonas de las cuales se producen CNE que están a disposición de la comunidad marítima;
  - b) las zonas de las cuales se producen CNE, pero no están disponibles;
  - c) Las zonas en las cuales se está trabajando en la producción de CNE;
  - d) las zonas en las cuales se prevé que se producirán CNE y estarán disponibles en los próximos tres a cuatro años.
- A corto plazo se estima que la comunidad marítima dispondrá de CNE de las zonas del apartado b) y de las ya disponibles del apartado a). Este grupo incluye extensas zonas de Asia (la India, República de Corea y el Japón), Sudamérica, Norteamérica, Europa (incluidas muchas partes del Mediterráneo) y zonas de aguas australianas de especial importancia.
  - A medio plazo, podría contarse con la producción de CNE adicionales de las zonas del apartado c) de partes de Centroamérica y Sudamérica, África meridional y del resto del Mediterráneo.

---

\* Véase la circular SN/Circ.207 - Diferencias entre los SVCP y los SIVCE.

- Cabe prever que en el correr de los próximos tres a cuatro años se habrán producido CNE de nuevas zonas además de las mencionadas. Para ello, la OMI podría considerar la posibilidad de introducir incentivos nuevos y convincentes para fomentar la producción de CNE de aguas de especial importancia, como las aguas costeras de difícil navegación y las zonas marinas especialmente sensibles (ZMES). Estas últimas deberán estudiarse en combinación con la regla 9 del capítulo V del SOLAS; véase también el párrafo 10 *infra*.

Para más detalles sobre el estado y los planes de producción de cartas electrónicas, véase el catálogo de CNE en el sitio en la Red [www.ihoshom.fr](http://www.ihoshom.fr).

9 Una alternativa a la propuesta de Australia sería estudiar la posibilidad de disponer un calendario razonable para la introducción gradual de disposiciones que prescriban que los buques deben llevar equipo SIVCE, y utilizar CNE cuando se disponga de ellas. Es indudable que dicha decisión promovería el uso y la producción de CNE y que contribuiría a incrementar la seguridad en el mar.

10 En términos generales, las CNE son superiores a la CNP, y por ello, son esenciales para la navegación en condiciones de seguridad, en particular en zonas complejas y de especial importancia. Sin embargo, en "otras" zonas es posible que, por el momento, y mientras no se disponga de CNE, las CNP sean suficientes para permitir la navegación segura. A nuestro parecer, los Estados ribereños deberían llevar a cabo una evaluación detallada para determinar si ciertas partes de sus aguas están apropiadamente cubiertas por CNP en relación con la seguridad de la navegación, y hasta qué punto están cubiertas. Los resultados de dichas evaluaciones deberían facilitarse a la comunidad marítima, con lo que se estaría proporcionando un nivel razonable de flexibilidad en relación con los tipos de cartas que se deben utilizar para la navegación.

11 Es posible que sea necesario someter a revisión la definición de "colección adecuada de cartas náuticas de papel actualizadas", tanto para la aclaración respecto de las cartas de papel que se deben llevar en zonas que no están cartografiadas en CNE como para las cartas de papel que deben llevarse a fines del sistema auxiliar del SIVCE (a menos que haya instalado un sistema electrónico auxiliar del SIVCE).

## **Conclusión**

12 Para concluir, Noruega estima que es necesario que el Subcomité NAV haga un análisis minucioso de todos los aspectos expuestos *supra* teniendo en cuenta las propuestas presentadas por Australia en el documento MSC 78/24/3.

## **Medidas cuya adopción se pide al Comité**

13 Se invita al Comité a que examine la perspectiva expuesta en el presente documento en relación con la propuesta de Australia de incluir un nuevo punto en el programa de trabajo del Subcomité NAV. Recomendamos que se pida al Subcomité NAV que también tenga en cuenta dichas opiniones y preocupaciones al examinar el nuevo punto del programa de trabajo.