

RESPUESTAS A LA CIRCULAR No. 21/2004

USO DEL MODO RCDS DEL ECDIS
(Sumisiones de Australia y Noruega al MSC/78 de la OMI)

Referencia: Circular del BHI No. 21/2004

Estimado Director,

Adjunto a la Circular de referencia, el BHI envió dos sumisiones, efectuadas por Australia y Noruega al Comité de la Seguridad Marítima (MSC) de la Organización Marítima Internacional (OMI), relativas al uso del modo RCDS del ECDIS. A raíz del tema de esta Circular, un tercer artículo, cuya copia se adjunta a la presente como Anexo B, fue sometido por Francia al MSC.

La Circular del BHI No. 21/2004 solicitó a los Estados Miembros sus respuestas a 3 preguntas. Se incluyen dichas respuestas en el Anexo A y se resumen como sigue:

Pregunta 1 - *¿Apoyan la sumisión de Australia al MSC 78 ‘Propuesta de considerar el permitir a los buques utilizar el modo ECDIS del Sistema de Presentación de Cartas Ráster (RCDS), sin el requerimiento de transportar cartas de papel?’*
De 33 respuestas, 5 votaron SI y 28 votaron NO.

Pregunta 2 - *¿Apoyan la propuesta noruega de ‘Un programa gradual razonable para requerimientos obligatorios de que los buques transporten equipo ECDIS y utilicen ENC’s cuando estén disponibles’?*
De 33 respuestas, 29 votaron SI y 4 votaron NO.

Pregunta 3 - *¿Apoyan la propuesta noruega de ‘Aclaración de la definición de “catálogo apropiado de cartas de papel actualizadas” con respecto a las cartas de papel que se transportarán para zonas sin cobertura de ENC’s y para cartas de papel que serán transportadas a efectos de copias de seguridad del ECDIS (a menos que se instale un sistema electrónico de copias de seguridad del ECDIS)’?*
De 33 respuestas, 27 votaron SI y 6 votaron NO.

El asunto se discutió durante la mañana del miércoles 19 de Mayo. El MSC estuvo de acuerdo en que los tres artículos deberían referirse a la 50ª reunión de NAV, que se celebrará en la OMI del 5 al 9 de Julio del 2004, con el título “Evaluación del uso del ECDIS y desarrollo de las ENC’s”.

Se insta a los Estados Miembros a que se aseguren que sus representantes nacionales en el Subcomité NAV de la OMI están totalmente informados sobre este asunto.

En nombre del Comité Directivo
Atentamente,

Vice-Almirante Alexandros MARATOS
Presidente

Anexo A: Respuestas a la Circular No. 21/2004 del 22 de Marzo del 2004.
Anexo B: Propuesta de Francia al MSC de la OMI.

RESPUESTAS A LA CIRCULAR DEL BHI No. 21/2004
USO DEL MODO RCDS DEL ECDIS

Estado Miembro	Pregunta 1) ¹	Pregunta 2 a) ²	Pregunta 2b) ³	COMENTARIOS
ARGELIA	NO	SI	SI	Ver Anexo A
ARGENTINA	NO	SI	SI	
AUSTRALIA	SI	NO	NO	Ver Anexo A
BAHREIN	NO	SI	SI	
CANADA	SI	SI	SI	Ver Anexo A
CHILE	NO	SI	SI	Ver Anexo A
CHINA	NO	SI	SI	
COLOMBIA	NO	SI	SI	Ver Anexo A
COREA (Rep. de)	NO	SI	SI	Ver Anexo A
CROACIA	NO	SI	NO	Ver Anexo A
DINAMARCA	NO	SI	SI	Ver Anexo A
ECUADOR	NO	SI	SI	Ver Anexo A
ESLOVENIA	NO	SI	SI	
ESPAÑA	NO	SI	SI	Ver Anexo A
ESTONIA	NO	SI	SI	
FINLANDIA	NO	SI	SI	Ver Anexo A
FRANCIA	NO	SI	SI	Ver Anexo A
GRECIA	NO	SI	SI	
HOLANDA	SI	NO	NO	Ver Anexo A
INDIA	NO	SI	SI	Ver Anexo A
ITALIA	NO	SI	SI	
JAPON	NO	NO	NO	
MEXICO	NO	SI	SI	Ver Anexo A
NORUEGA	NO	SI	SI	
PORTUGAL	NO	SI	SI	
REINO UNIDO	SI	SI	SI	Ver Anexo A
RUSIA	NO	SI	SI	
SINGAPUR	SI	SI	NO	
SUDAFRICA	NO	SI	SI	
SUECIA	NO	SI	SI	
TAILANDIA	NO	SI	SI	
TUNEZ	NO	SI	SI	Ver Anexo A
TURQUIA	NO	NO	NO	
TOTAL : EMs = 33	SI = 5 NO = 28	SI = 29 NO = 4	SI = 27 NO = 6	

¹ ¿Apoya la sumisión de Australia al MSC 78 'Propuesta de considerar el permitir a los buques utilizar el modo ECDIS del Sistema de Presentación de Cartas Ráster (RCDS), sin el requerimiento de transportar cartas de papel' (MSC 78/24/3), según lo contenido en el Doc. WEND8-10.1A rev.1?

² ¿Apoya la propuesta noruega al MSC 78 "Comentarios de Australia sobre la reunión del MSC 78/4/3 relativa al ECDIS", según lo contenido en el Anexo A a esta Circular, que recomienda:

(a) Un programa gradual razonable para requerimientos obligatorios de que los buques transporten equipo ECDIS y utilicen ENC's cuando estén disponibles.

³ (b) Una aclaración sobre la definición de "catálogo apropiado de cartas de papel actualizadas", con respecto a las cartas de papel que se transportarán para zonas sin cobertura de ENC's y para cartas de papel que se transportarán a efectos de copias de seguridad del ECDIS (a menos que se instale un sistema electrónico de copia de seguridad del ECDIS).

COMENTARIOS DE LOS ESTADOS MIEMBROS

ARGELIA

Pregunta 1:

El transporte de cartas de papel es fundamental para la seguridad de la navegación, así como una fuente segura de asistencia que no debería abandonarse, en condiciones normales.

Pregunta 2 (a) :

A condición de que las disposiciones sean obligatorias dentro de por lo menos 10 años.

AUSTRALIA

Pregunta 1:

Esta propuesta proporciona una manera segura y pragmática de fomentar la aceptación del ECDIS, por lo menos hasta que haya una cobertura mundial de ENC's. Las cartas ráster ofrecen muchas ventajas de seguridad y eficacia, comparadas con su equivalente de papel. Los adelantos tecnológicos han disminuido la diferencia existente entre las RNC's y las ENC's.

Pregunta 2(a) :

Hacer que el transporte del ECDIS sea obligatorio servirá, a corto plazo, únicamente para exacerbar el problema. ¿De dónde vendrán las ENC's? El requerimiento de transportar cartas de papel y el ECDIS no será una condición necesaria para la industria naviera.

Pregunta 2(b) :

De nuevo, esto se convierte en algo complejo de implementar y difícil de controlar y mantener (a medida que más ENC's están disponibles).

CANADA

Pregunta 1:

Los productos ráster y de papel de Canadá son fundamentalmente idénticos, en términos de contenido y presentación. El uso de todos los productos de navegación de Canadá debe ser apoyado con la documentación apropiada (pe. los Avisos a los Navegantes).

El SHC cree que la OHI debería apoyar el punto del Programa de Trabajo propuesto contenido en el Anexo de la Circular de WEND No. 1/2004. El SHC cree que la supresión del requerimiento de la carta de papel complementaría y fomentaría el uso de ENC's.

Al SHC le gustaría hacer los siguientes comentarios y aclarar los siguientes puntos:

- i) En Canadá, el Departamento de Transportes de Canadá dicta los requerimientos de transporte para buques. El rol del SHC es hacer que esté disponible la información más actualizada y exacta posible.
- ii) En Canadá, el modo RCDS tiene que utilizarse sólo en ausencia de cobertura de ENC's. Como instrumento de navegación, las ENC's se consideran superiores a la Carta Ráster de Navegación (RNC) y la postura del SHC no sugiere, de ninguna manera, una "equivalencia" entre los dos productos.
- iii) El uso de una RNC requiere la misma prudencia que el uso de las cartas de papel, particularmente en aguas delimitadas, cuando la visibilidad sea limitada, cuando la escala de la carta sea pequeña, o cuando la precisión de la posición de la carta sea reducida.
- iv) El modo RCDS deberá ser complementado con el uso del radar (preferiblemente por superposición).
- v) Debería haber algún tipo de certificación para a) que el ECDIS y el ECDIS en modo operativo RCDS se aseguren que los navegantes están totalmente formados y b) que el ECDIS-RCDS estén soportados por un servicio que se asegure que el catálogo de cartas digitales del buque se mantenga actualizado.

- vi) Debería educarse a las autoridades portuarias, la guardia costera, y a otros organismos que lleven a cabo inspecciones de buques para que sepan cómo obtener la conformidad de la certificación anterior.
- vii) Debería definirse el nivel de servicio para la distribución y las actualizaciones.

Pregunta 2 a):

Creemos que el requerimiento obligatorio es una solución a largo plazo y que tomará tiempo implementarlo. Por este motivo, apoyamos la propuesta australiana, con algunas particularidades canadienses, para estimular el uso del ECDIS a breve/medio plazo. Antes del periodo de introducción gradual, deberá definirse también el nivel de servicio (incluyendo las zonas que quedarán cubiertas y la distribución de actualizaciones para sincronizar con las cartas de papel) que va asociado al suministro de ENC's.

Pregunta 2 b):

Independientemente de la aceptación o del rechazo de la propuesta australiana, debería revisarse el objetivo de las declaraciones que se refieren a esta definición.

Además, (y en relación con el apartado 2(a)), la OHI debería producir una colección de directrices que definan cómo se coordinan las actualizaciones entre las diferentes clases de productos (pe. de papel, RNC's y ENC's) para asegurar la entrega puntual de esta información a los navegantes. Estas normas del "nivel de servicio" ayudarían a dirigir las expectativas y a mitigar la confusión y la frustración que los navegantes han manifestado con respecto a la situación actual.

Canadá opina que el papel de un SH es hacer que la información que promueve la seguridad de la navegación esté disponible.

Los requerimientos de copias de seguridad (o "reanudación /continuación de una navegación segura") deberán ser definidos por la OMI.

CHILE

Pregunta 1:

La producción de ENC's puede verse firmemente afectada debido a una equivalencia virtual entre los productos ráster y la S-57.

Pregunta 2 (a):

La propuesta y los comentarios de Noruega proporcionan los aspectos técnicos necesarios de las implicaciones de la propuesta de la AMSA y un programa gradual para que los buques transporten equipo ECDIS y ENC's oficiales.

Pregunta 2 (b):

Chile está de acuerdo en que este asunto requiere una aclaración.

COLOMBIA

Pregunta 1:

Solamente el sistema ECDIS y las cartas de papel con el modo RCDS pueden garantizar la seguridad de la navegación.

Pregunta 2 (a):

La producción de ENC's para ECDIS debe incrementarse en producción y en uso. Es más costosa pero ofrece más ventajas de seguridad.

Pregunta 2 (b):

Es obligación de cada país costero proponer a los navegantes al menos las cartas náuticas actualizadas, por lo tanto el catálogo de cartas mostrará al menos las cartas disponibles.

CROACIA

Pregunta 1:

Apoyamos todos los argumentos sobre esta propuesta, presentados por los Estados Miembros hasta ahora (15ª CHRIS, 8ª WEND), especialmente el que explica que la adopción de dicha propuesta podría conducir al abandono de la producción de ENC's, que son incluso superiores a las RNC's en términos de seguridad.

Además, muchos EMs, junto con la OHI, han trabajado e invertido mucho en el proyecto de las ENC's.

Pregunta 2 (a):

Apoyamos esta propuesta sólo temporalmente, debido a una amplia interpretación de la formulación "Un programa gradual razonable para "

Pregunta 2 (b):

Apoyamos las opiniones que se refieran a la definición actual, que crea una obligación suficiente y que, al mismo tiempo, es suficientemente general, dejando a las administraciones nacionales rienda suelta para prescribir el requerimiento de transportar "un catálogo apropiado de cartas de papel actualizadas".

Comentario aparte:

Es derecho indiscutible de cada EM someter propuestas que incluyan ciertos temas en el programa de trabajo de la OMI, siguiendo las reglas de procedimiento, como sucede en el caso de las sumisiones al MSC/78 de la OMI por Australia y Noruega. Dejando aparte la justificación de la propuesta, nuestra opinión es que dicha "actuación en solitario" puede perjudicar a la reputación de la OHI, y aún más por cuanto este tema fue considerado de forma detallada en varias reuniones de la OHI, y las conclusiones predominantes fueron no someter estos puntos a la OMI por el momento. La OHI mantiene y se forja su reputación y seriedad resolviendo los desacuerdos en la organización y sería conveniente ponerse en contacto con la OMI y con otros organismos, cuando el autor y el que someta el asunto fuesen la OHI y sus representantes. En este caso esto se ignoró, pero debería tomarse en cuenta en el futuro.

DINAMARCA

Pregunta 1:

El Subcomité NAV de la OMI consideró este tema en el pasado y se llegó a un compromiso, tras largas discusiones, sobre el tema que la propuesta australiana intenta cambiar. Hoy no es posible utilizar el ECDIS en modo RCDS sin un suplemento de (un número limitado de) cartas.

El resultado se obtuvo debido a un profundo análisis que mostró que el uso del RCDS y de las RNCs, en relación con el ECDIS y las ENC's, tenía algunas desventajas relacionadas con la seguridad. El RCDS tiene una funcionalidad mejor que las cartas de papel (muestra la posición en tiempo real, la actualización automática, etc.), pero una funcionalidad inferior que el ECDIS (no puede sonar la alarma de forma automática en la vecindad de aguas poco profundas, de Esquemas de Separación de Tráfico etc., al navegar de una carta a otra con una escala diferente, la información no está disponible de forma inmediata, y el "campo de visión" es decir la distancia que uno puede considerar.... es limitado debido al tamaño de la pantalla). El tamaño limitado de la pantalla en modo ECDIS se ve compensado por las posibilidades de las alarmas sonoras. Las diferencias están descritas en la SN/Circ.207.

Es un tema complicado, que se aborda ahora de nuevo. Los países que tienen amplias zonas en las que la navegación no es tan crítica, pero a quienes les gustaría hacer que una base de datos digital oficial estuviese disponible, pueden hacerlo hoy utilizando el modo RCDS del ECDIS, mientras que requieren una copia de seguridad de las cartas de papel. Si estas reglas se hacen menos estrictas, la consecuencia podría ser que las cartas ENC que cubren nuevas zonas no se producirán en el futuro.

Pregunta 2(a):

La producción de ENC's es un asunto complicado y muy complejo y, por consiguiente, pasarán años antes de que el mundo entero utilice las ENC's (tal y como sostiene Australia). Así pues, es importante acelerar este proceso. Esto puede llevarse a cabo empezando a estudiar los requerimientos del ECDIS a bordo de ciertos buques. De este modo, los países que ya han producido ENC's podrían ver que se utilizan y beneficiar de una mayor seguridad. A este respecto, Dinamarca se beneficiaría enseguida. Se animará a los países que han

producido ENCs sin ponerlas a disposición de sus buques, a que lo hagan, en beneficio de la navegación comercial.

Pregunta 2 (b):

Sin embargo, Dinamarca ha proporcionado ya una aclaración de la definición tal y como se indica a continuación:

Declaración del Gobierno de Dinamarca

1. Cuando las cartas náuticas de papel sirvan como único acuerdo de copia de seguridad, las cartas incluirán la derrota de planificación; y en aguas estrechas, la posición del buque deberá ser actualizada regularmente, permitiendo asumir las funciones del ECDIS de forma segura.
2. Deberá proporcionarse a los buques que naveguen en aguas que no estén cubiertas por ENCs un catálogo apropiado actualizado de cartas náuticas de papel, pe.:
 - .1 para una estimación general de las derrotas o la ejecución de un paso; cartas a media escala del orden de 1:750.000 a 1:500.000.
 - .2 para una estimación general de las derrotas o la ejecución de un paso en alta mar; cartas a media escala, de 1:100.000 a 1:500.000.
 - .3 para una estimación general de las derrotas o la ejecución de un paso en aguas costeras congestionadas o en aproches de puertos: cartas con una escala mayor del 1:100.000.

ECUADOR

Pregunta 1:

El sistema de presentación de cartas ráster no ofrece todos los requerimientos que necesitan para una navegación segura.

Pregunta 2 (a):

Se debe incentivar la producción de ENCs para poder llegar a tener una cobertura mundial.

Pregunta 2 (b):

Es necesario observar que el ECDIS depende de un suministro de energía externa para su funcionamiento, que podría fallar aún teniendo en cuenta que posee una fuente auxiliar de energía eléctrica; por tal razón creemos conveniente que se debe disponer de una colección de cartas de papel para asegurar una cobertura de información del 100%.

FINLANDIA

Pregunta 1:

Finlandia cree que la propuesta noruega es más factible para mejorar la seguridad de la navegación.

Pregunta 2 (a):

Esto va también en conformidad con las decisiones de la Comisión de Helsinki sobre el Mar Báltico.

FRANCIA

Ver el documento MSC 78/24/18 de la OMI adjunto a la presente.

INDIA

Pregunta 1:

El modo RCDS del ECDIS actualmente no apoya totalmente las diversas características de alarmas de seguridad, junto con la codificación y los símbolos normalizados, por lo tanto deberá ser obligatorio transportar el catálogo actualizado de cartas de papel.

Pregunta 2 (a):

Para promover una cobertura de ENCs y la seguridad de la navegación, los buques equipados con un sistema ECDIS deben utilizar las ENCs siempre que estén disponibles. Esta decisión ejercerá una gran presión sobre la producción de ENCs por varios países.

Pregunta 2 (b):

El requerimiento de un catálogo de cartas de papel actualizadas con las derrotas debería ser obligatorio.

JAPON

Pregunta 2 (a):

No nos oponemos a la propuesta noruega. Consideramos que sería necesario examinarla suficientemente.

REPUBLICA DE COREA

Pregunta 1:

No apoya esta propuesta, para utilizar bien las ENC. Puesto que las ENC son diferentes de la carta ráster en los aspectos funcionales, no podemos reconocerla como una carta igual a la ENC en consideración de la navegación.

Pregunta 2 (a):

Los requerimientos obligatorios para buques de llevar el ECDIS serán esenciales para una navegación segura. Así pues, el programa gradual será necesario para el uso futuro del ECDIS y de las ENC.

MEXICO

Pregunta 1:

No se puede prescindir de las cartas de papel, debido a que no hay cobertura en un 100% en las cartas náuticas ráster.

Pregunta 2 (a):

Porque dicho programa permitirá contar con cartas electrónicas, que ofrecen información más amplia y detallada dando como resultado mayor seguridad a la navegación.

Pregunta 2 (b):

Ya que no está suficientemente claro a qué se refiere el texto indicado.

HOLANDA

Pregunta 1:

En la WEND-8 el SH holandés propuso no programar/ni tratar este asunto en el MSC de la OMI; como este asunto está ahora previsto como un punto del Orden del Día de la OMI, Holanda apoya la sumisión australiana. Esto es conforme a la sumisión de Holanda a la WEND-8: " poco dispuestos a apoyar la revisión del asunto relacionado con el RCDS del ECDIS en la OMI, se comparte la opinión de que el modo RCDS mejora de forma significativa "la conciencia de la situación" y apoya la toma de decisiones y que el uso adicional obligatorio de la carta de papel equivalente no contribuye a ello."

PORTUGAL

Pregunta 1:

Las propuestas como la que se está discutiendo pueden perjudicar de forma importante a la imagen de las ENC, así como reducir el uso de ENC y retardar el progreso de la producción de ENC. Todos los EMs deberían apoyar y fomentar aún más la producción y el uso de ENC.

Pregunta 2 (a):

El uso de las ENC y el programa gradual razonable para los requerimientos obligatorios de que los buques transporten equipo ECDIS debería seguir al aumento de cobertura mundial. Esperamos que, a medio plazo, la cobertura sea completa o, por lo menos, casi completa. Al igual que para los servicios hidrográficos, esto tiene que ser nuestro objetivo final.

Pregunta 2 (b):

Las propuestas como la que se está discutiendo aquí y otra efectuada por la NOAA de EE.UU. en la última reunión de CHRIS (Doc. CHRIS 15-10.1A) deberían implicar aclaraciones más

detalladas para algunas palabras y definiciones que podrían causar confusión y malentendidos sobre lo que es, o lo que no es posible o legal. Todos los EMs deberían evitar estos malentendidos.

SINGAPUR

Pregunta 1:

Tienen que utilizarse las ENC's cuando estén disponibles. Las RNC's se utilizarán como solución provisional únicamente. Se establecerá un programa para el uso de las RNC's.

ESLOVENIA

Pregunta 1:

Debería llevarse en todo momento un "catálogo apropiado de cartas de papel actualizadas", independientemente del uso de ENC's o RNC's. También proponemos reconsiderar la definición del término "catálogo apropiado" (ver también el comentario del punto 2 (a)).

Pregunta 2 (a):

Apoyamos esta recomendación y sugeriríamos que los Gobiernos (en referencia con la Resolución A.958(23)) intensificasen la promoción del uso de un ECDIS con ENC's y aumentasen la producción de células ENC's.

ESPAÑA

Pregunta 1:

Se considera un paso atrás en la necesaria producción de ENC's con cobertura global.

Pregunta 2 a):

En algunas zonas, el uso obligatorio del ECDIS/las ENC's puede ser conveniente.

Pregunta 2 b):

Cualquier medida que reste ambigüedades es buena, tanto para el navegante como para las Administraciones Marítimas.

TUNEZ

Pregunta 1:

El ECDIS en el modo RCDS no garantiza una presentación clara e inequívoca de información esencial que utilice símbolos normalizados y un sistema de codificación y no minimiza ni detecta errores humanos a través del sistema de control y alarma, según lo requerido por los párrafos 3 y 7 del capítulo V/15 de la Convención SOLAS. Este hecho puede causar una mala interpretación de los datos presentados sobre RNC's y dificultar de este modo la seguridad marítima, especialmente en zonas marítimas especialmente sensibles (PSSA). Por esta razón, creemos que debería llevarse un catálogo apropiado de cartas de papel actualizadas como copia de seguridad del ECDIS al utilizar el modo RCDS, para asegurar la conciencia del navegante de los peligros para la navegación que pueden no presentarse correctamente en las RNC's.

Pregunta 2 (b) :

Creemos que limitar el uso de las cartas de papel a aquellas zonas que carecen de cobertura de ENC's (y que suponemos que están disminuyendo gradualmente) aliviará la responsabilidad que supone la actualización manual de la carta e implementará el uso de ENC's a bordo de buques más rápidos.

TURQUIA

Pregunta 1:

Tal y como se indica en el punto 6 de la ref. (b) del Anexo A, hay muchas limitaciones para el uso del ECDIS en el modo RCDS y el DNHO no apoya la sumisión australiana.

Pregunta 1:

El RU apoya totalmente la propuesta australiana.

Desde la enmienda de la norma de funcionamiento del ECDIS en 1998, de incluir el modo de operación RCDS, hemos adquirido una considerable experiencia en el uso de las RNCs como ayuda primaria a la navegación. La Circular 207 del S/N enumera las limitaciones de las RNCs con respecto a las ENC; mientras que éstas siguen siendo válidas, en la práctica se ha demostrado que no son un impedimento para el uso seguro de las RNCs como ayuda primaria a la navegación y que no apoyan la necesidad de transportar un juego suplementario de cartas de papel. Debería observarse también que los desarrollos en tecnología informática y las implementaciones del RCDS han reducido el impacto de estas limitaciones en el utilizador. Por ejemplo, la velocidad mayor a la que las cartas pueden presentarse ahora significa que puede mirarse al futuro cambiando rápidamente entre cartas a escalas diferentes que producen un efecto que no es diferente del que se obtiene utilizando el zoom en una ENC. Aquellos que usan el modo operativo RCDS como ayuda primaria a la navegación han indicado que hay beneficios considerables de seguridad y eficacia con respecto al uso de la carta de papel.

Mientras que se reconoce que el ECDIS que utiliza ENC proporciona al navegante un instrumento náutico poderoso y completo, la continua carencia de una amplia cobertura de ENC está influyendo en la dificultad de que el ECDIS sea aceptado por los armadores – se estima que incluso ahora el 65% de los nuevos buques construidos (unos 700 buques al año) están equipados con un ECDIS. Se considera que adoptar la propuesta australiana sería un incentivo para los armadores, para equipar los nuevos buques con el ECDIS y también para equipar los buques existentes, en el buen entender de que los sistemas, debido a la buena cobertura de las ENC y las RNCs combinadas, sean utilizados en su totalidad y que no haya duplicación de costes para las cartas de papel y las electrónicas. La adopción de la propuesta podría tener un efecto importante en la cantidad de sistemas ECDIS utilizados a corto plazo; esto significaría que a medida que las ENC están disponibles, hay una base potencial mayor para su uso.

El RU no cree que esta propuesta tendría un efecto adverso en la producción de ENC; al contrario, cuanto más pronto los navegantes estén expuestos a la cartografía electrónica, más pronto reconocerán los beneficios aportados por las instalaciones de ENC mejoradas y esto favorecerá su demanda. Si, como creemos, este cambio propuesto en el reglamento acelera el equipamiento de sistemas ECDIS, entonces será una medida positiva para las ENC.

Pregunta 2 (a):

El RU apoya la propuesta noruega.

Está claro que el uso, hasta la fecha, del ECDIS (ya sea utilizando ENC o RNC) es en beneficio de la seguridad de la navegación; en efecto, para algunas clases de buques, donde los métodos tradicionales de navegación son inadecuados, como en las embarcaciones de alta velocidad, se convierte en una herramienta de navegación esencial. Igualmente, para buques que transporten cargas peligrosas o que transiten por aguas particularmente sensibles, hay ventajas ambientales potenciales si éstos van equipados con ECDIS, que servirán para mejorar la conciencia de la situación.

Por estas razones, el RU cree que es deseable un enfoque progresivo hacia el transporte obligatorio del ECDIS para tipos de buques específicos, cargas de buques y zonas geográficas particulares. Es un tema que debe debatirse, en cuanto a si el requerimiento debería extenderse a todos los buques en todas las zonas. Se espera que, una vez establecidos en el núcleo de la flota comercial mundial y que los beneficios del ECDIS se hayan reconocido, la gran mayoría de los buques restantes estarán equipados; el resto se irán eliminando progresivamente, a medida que los buques sean reemplazados.

El RU apoya la opinión de que, cuando existan ENC, deben ser utilizadas en el ECDIS para cumplir los requerimientos de transporte. Los países individuales, si así lo desearan, tienen la libertad de dar a las RNCs la misma categoría que a las ENC, en cuanto a los requerimientos de transporte para sus propias aguas.

El RU cree que las propuestas australiana y noruega son complementarias y que, de aplicarse juntas, proporcionarían una base firme para el aumento del uso del ECDIS y la consiguiente mejora en la seguridad de la navegación, en beneficio de los navegantes y del medio ambiente.

Pregunta 2 (b):

El SHI del RU apoya la propuesta.

Es cierto sin duda que la falta de claridad en cuanto a la definición de un 'catálogo apropiado de cartas de papel' ha sido un factor adicional en la aceptación más lenta de lo que se esperaba del ECDIS. En el marco del reglamento existente, los estados de abanderamiento tienen derecho a decidir sobre la definición de 'apropiado'. Sin embargo, sólo un pequeño porcentaje de ellos ha documentado hasta ahora su política sobre este asunto y, cuando existe una política similar, hay diferencias considerables en los enfoques adoptados.

El RU cree que la aclaración propuesta por Australia (es decir, la supresión del requerimiento de transportar cartas de papel) es la única acción que se requiere.

Una causa adicional de confusión para los compradores /utilizadores potenciales del ECDIS es el texto de parte de la Regla 19.2.1.4 'El ECDIS *puede* ser aceptado como sistema que cumple los requerimientos de transporte'; esto puede ser interpretado como que las naciones pueden decidir sobre este asunto. La intención de este texto fue permitir al navegante tener la alternativa de seguir utilizando cartas de papel o el ECDIS en su lugar. Sería beneficioso aclarar este punto.

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL



S

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

MSC 78/24/18
15 marzo 2004
Original: FRANCÉS

PROGRAMA DE TRABAJO

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

Nota presentada por Francia

RESUMEN

Sinopsis:

Con referencia al documento MSC 78/24/3, presentado por Australia, Francia comprende y apoya la idea de fomentar el uso de los SIVCE, pero no puede apoyar la propuesta de autorizar el uso de los SIVCE en modalidad SVCP sin que también sea necesario llevar una colección adecuada de cartas náuticas de papel actualizadas.

Medidas que han de adoptarse: Véase el párrafo 7.

Documentos conexos: Resoluciones A.817(19) y MSC.86(70), circular SN/Circ.207 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 del MSC y del MEPC y de sus órganos auxiliares MSC (MSC/Circ.1099-MEPC/Circ.405); contiene observaciones sobre las propuestas presentadas en el documento MSC 78/24/3.

Examen

2 El objetivo manifiesto de la propuesta presentada por Australia en el documento MSC 78/24/3 es popularizar el uso de los SIVCE. Francia apoya esta idea, dado que con los SIVCE se busca incrementar la seguridad de la navegación.

3 Según se define en la resolución A.817(19) de la OMI, enmendada por la resolución MSC.86(70), existen dos modalidades de funcionamiento de los SIVCE: la modalidad que funciona con una cartografía completa (las bases de datos de vectores, llamadas CNE, y la

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.

modalidad que trabaja con una cartografía simplificada (llamada modalidad SVCP, en la que el sistema utiliza bases de datos CNP, es decir simples imágenes de las cartas de papel).

4 Según la circular SN/Circ.207, las diferencias existentes entre estas dos modalidades eran considerables, y era necesario prescribir que, al utilizar la modalidad SVCP, se llevara una colección de cartas de papel actualizadas.

5 Las diferencias entre las dos modalidades estipuladas en la circular SN/Circ.207 continúan siendo pertinentes, por lo cual también lo es la prescripción de llevar cartas náuticas de papel si se va a utilizar el sistema en modalidad SVCP.

6 Se deberá revisar la definición de "colección adecuada de cartas náuticas de papel actualizadas" en relación con la utilización de los SIVCE, tanto en modalidad SVCP como cuando utiliza CNE.

Conclusión

7 Se invita al Comité a que tenga en cuenta la información del presente documento durante el debate de la propuesta presentada por Australia en el documento MSC 78/24/3.
