



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

MSC 78/24/3  
19 diciembre 2003  
Original: INGLÉS

## PROGRAMA DE TRABAJO

### **Propuesta de estudiar la posibilidad de permitir a los buques utilizar la modalidad SVCP (sistemas de visualización de las cartas por puntos) de los SIVCE sin la prescripción de llevar cartas náuticas de papel a bordo**

**Nota presentada por Australia**

#### RESUMEN

**Sinopsis:**

Para fomentar el uso de los SIVCE, en consonancia con la resolución A...(23) sobre la Prestación de servicios hidrográficos, esta propuesta de punto del orden del día tiene como objetivo permitir a los buques utilizar los SIVCE en modalidad SVCP sin que sea necesario que lleven cartas náuticas de papel. Ello se ve facilitado por los avances en tecnología alcanzados desde la aprobación de las Normas de funcionamiento de los SIVCE mediante la resolución A.817(19), enmendada por la resolución MSC.86(70).

**Medidas que han de adoptarse:** Véase el párrafo 7.

**Documentos conexos:** Resoluciones A.817(19) y MSC.86(70) y circular SN/Circ.207.

#### Introducción

1 Al parecer de Australia, la resolución A.958(23), Prestación de servicios hidrográficos, aprobada en el vigésimo tercer periodo de sesiones de la Asamblea, celebrado recientemente, es una resolución oportuna e importante que, entre otras cosas, invita a los Gobiernos a que, además de las obligaciones existentes de la regla V/9 del SOLAS, también "fomenten, a través de sus administraciones marítimas nacionales, el uso del sistema de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE) junto con el uso y una mayor producción de cartas náuticas electrónicas (CNE) oficiales".

2 Los SIVCE son una ayuda a la navegación de gran utilidad y una fuente de valiosa información en el puente del buque. No obstante, si bien desde julio de 2002 el SOLAS prescribe el uso de los SIVCE como alternativa a las cartas de papel, esta tecnología no se ha difundido de manera tan rápida como se preveía. Las inspecciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto llevadas a cabo durante dicho periodo indican que muy pocos de

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.

los buques que recalán en puertos australianos están equipados con SIVCE. Por otra parte, nada parece indicar que, a corto plazo, vaya a haber un rápido aumento en el número de buques con SIVCE.

3 Los inspectores de la supervisión por el Estado rector del puerto de Australia y los prácticos costeros han observado que, de los pocos buques que llevan SIVCE, la mayoría continúa llevando una colección completa de cartas de papel. En apariencia, esto obedece a dos razones principales: a) la prescripción de llevar cartas de papel cuando los SIVCE se utilizan en modalidad SVCP y, b) porque es una opción sencilla y práctica que satisface las disposiciones de sistema auxiliar de reserva de los SIVCE (por falta de directrices armonizadas sobre los medios auxiliares en las distintas jurisdicciones marítimas).

4 En apariencia, los Estados de abanderamiento y los Estados rectores de puertos interpretan de manera distinta las resoluciones pertinentes. Es necesario que las administraciones nacionales elaboren orientación más clara respecto de dos aspectos de las Normas de funcionamiento:

- a. los medios auxiliares en caso de fallo de la unidad SIVCE (interpretación del apéndice 6 de la resolución A.817(19), enmendada por la resolución MSC.86(70)); y
- b. la recomendación del apéndice 7 de la misma resolución (sección 1.2), de que "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."

Australia opina que, en apariencia, los propietarios de buque y los armadores están demorando la instalación de los SIVCE a bordo de sus buques hasta que dispongan de orientación más clara. También parece ser que, para la mayoría de los propietarios de buque, existen muy pocos incentivos para instalar los SIVCE si se interpreta que, de hecho, deben llevar, mantener y utilizar cartas de papel además de los SIVCE.

5 Se considera que, debido a sus referencias a medios auxiliares y a las prescripciones de llevar una "colección adecuada de cartas náuticas de papel actualizadas" (al utilizar los SIVCE en la modalidad SVPC) la resolución, en cuya redacción ha participado activamente la OHI, es, en su forma actual, un obstáculo considerable para la adopción de los SIVCE en la práctica. La resolución A.958(23) fue iniciada por la OHI, lo que indica la intención de esta organización de promover lo más posible el uso de los SIVCE.

6 Australia opina que, si se generaliza la adopción de los SIVCE lo más pronto posible, mejorará notablemente la seguridad de la navegación, y con ello, la protección del medio marino. Desde que la Organización aprobó las primeras normas de funcionamiento mediante la resolución A.817(19), enmendada con posterioridad por la resolución MSC.86(70) ha habido considerables avances en tecnología en relación con las cartas náuticas electrónicas. Se deberían enmendar las referencias a los SIVCE con el objeto de eximir de la prescripción de llevar cartas de papel a los buques equipados con SIVCE homologados y con medios auxiliares adecuados que puedan funcionar ya sea con cartas compatibles electrónicas o por puntos, según proceda. Las cartas de papel pueden quedar como una opción aceptable en cualquier medio auxiliar. En el anexo aparecen pormenores sobre la funcionalidad operacional actual de las cartas por puntos.

**Medidas cuya acción se pide al Comité**

7 Se invita al Comité a que examine la información *supra* y a que la añada al programa de trabajo del Subcomité de Seguridad de la Navegación para estudiarlo como un punto de alta prioridad.

\*\*\*



## ANEXO

### PUNTO PROPUESTO PARA EL PROGRAMA DE TRABAJO

#### ENMIENDA AL APÉNDICE 7 DE LA RESOLUCIÓN A.817(19) CON EL OBJETO DE PERMITIR EL USO DE LOS SIVCE EN MODALIDAD SVCP SIN LA PRESCRIPCIÓN DE LLEVAR CARTAS DE PAPEL

##### Alcance de la propuesta

Aprobación de las enmiendas al apéndice 7 de la resolución A.817(19) de la OMI. El fundamento de esta propuesta está reseñado en los párrafos 1 a 5 de la nota introductoria al presente anexo.

##### Necesidad o necesidad imperiosa

La generalización de los SIVCE no está ocurriendo tan rápido como se esperaba en un principio. Es necesario tomar medidas para alentar a más navegantes y armadores a que utilicen los SIVCE, dado que es una alternativa viable e igual o más efectiva que las cartas de papel, con el fin de poder aprovechar los beneficios de la tecnología. En la opinión de Australia:

- .1 Las cartas por puntos en los SIVCE son tanto más efectivas que las cartas de papel. Sin embargo, en la actualidad existen muchos aspectos que, en la práctica, desincentivan el uso de las cartas por puntos en los SIVCE.
- .2 Gracias a las funciones de zoom para acercar y alejar y de basculación entre cartas que tienen la gran mayoría de los SIVCE de "doble funcionalidad" comercialmente disponibles, se logra una capacidad apropiada de observación a proa y de planificación de la derrota. Antes de la adopción de la modalidad SVCP, existía la percepción de que lo reducido de la observación a proa era una limitación, y ésta fue la principal razón que llevó a incluir la prescripción de llevar cartas de papel. Australia es de la opinión que, en la práctica, esta percepción que se tenía de la limitación de las cartas náuticas por puntos era injustificada.
- .3 En comparación con las cartas de papel, las cartas por puntos (como las cartas náuticas electrónicas) son muy precisas y fáciles de actualizar. La aplicación de los avisos a los navegantes a las cartas por puntos es simple, rápida y libre de errores. El uso de cartas náuticas por puntos en vez de cartas de papel debería conllevar una mejora inmediata y notable en el mantenimiento de las cartas a bordo de los buques.
- .4 La "colección adecuada de cartas náuticas de papel actualizadas" del apéndice 7 de la resolución A.817(19) ha probado ser difícil de definir y de implantar de manera uniforme. Las prescripciones impuestas por las autoridades marítimas nacionales en este respecto han variado mucho, lo que ha resultado en confusiones y en una posible reticencia a adoptar los SIVCE como medio de navegación.
- .5 Algunas administraciones marítimas nacionales, por ejemplo las de Australia, el Reino Unido y los Países Bajos, han informado a la Organización de que éstas permiten a los buques que navegan en sus aguas utilizar los SIVCE en modalidad

SVCP sin la prescripción de transportar cartas de papel siempre que se les presente un estudio de seguridad (evaluación de riesgos). No hay indicaciones que sugieran que este enfoque haya podido ser, en modo alguno, una causal de ningún incidente de navegación. Por el contrario, es posible que reduzca el volumen de trabajo, mejore la percepción de la situación y, en general, contribuya a la seguridad de la navegación.

- .6 Es conocido el hecho que las cartas náuticas electrónicas tienen una cobertura limitada. A pesar de los esfuerzos de la OHI y las distintas oficinas hidrográficas por acelerar el ritmo de digitalización de las cartas náuticas de todo el mundo, aún hay mucho que hacer hasta tener la cobertura mundial completa. Por ejemplo, en Australia (como en otras partes del planeta, en especial fuera de las regiones de Europa y de Norteamérica) muchas cartas existentes no están en sistema métrico, o no son de calidad suficiente para convertirlas en cartas náuticas electrónicas. Sin embargo, dichas cartas se pueden publicar, y de hecho la mayoría de ellas ya se han publicado, como cartas náuticas por puntos, han sido sancionadas por las autoridades nacionales pertinentes para utilizarlas en los SIVCE y se están aplicando satisfactoriamente en la navegación.
- .7 Otra inquietud sobre el uso de los SIVCE en modalidad SVCP es el efecto de la degradación de la imagen al acercar demasiado la imagen con el zoom. Cabe aclarar dos puntos:
  - a. los SIVCE emiten avisos que indican que se ha superado los límites del zoom, con lo que los navegantes pueden gestionar el problema; y
  - b. la mayoría de las cartas náuticas electrónicas están basadas en cartas de papel, con lo que, debido a su código de uso original, no pueden utilizarse en escalas mayores que las de las cartas de papel o por puntos originales.
- .8 La generalización en el uso de las cartas náuticas por puntos, y la modalidad SVCP no repercutirá en el ritmo de digitalización a cartas náuticas; de hecho, debería fomentar la producción de cartas náuticas electrónicas dado que habrá más SIVCE en uso, y con ello, más clientes potenciales.

**Análisis de los aspectos conexos, teniendo en cuenta tanto los gastos que entrañan para el sector naviero como la carga legislativa y administrativa que supone, a escala mundial;**

Si bien la instalación supone ciertos costos, las enmiendas al apéndice 7 incentivarán a los propietarios de buque a implantar los SIVCE, es decir, el objetivo original de esta resolución. Algunas de las ventajas que esto supondrá serán la mejora de la seguridad de la navegación y el consiguiente incremento del nivel de protección ambiental.

No existen cargas desde el punto de vista legislativo, dado que la simple aprobación de las enmiendas al apéndice 7 será suficiente.

Se reducirá la carga administrativa de las administraciones marítimas nacionales y los propietarios de buque, dado que pasarán a aplicarse de manera coherente las recomendaciones de la Organización sobre el uso de los SIVCE.

### **Ventajas que resultarán de la propuesta**

La adopción generalizada de los SIVCE, seguida de una mejora acorde en la seguridad de la navegación y la protección del medio ambiente.

### **Orden de prioridad y plazo previsto**

A esta propuesta debería asignársele alta prioridad. Se prevé que se transmitirá al NAV 50, que se celebrará próximamente, en julio de 2004, para un estudio preliminar, y que el plazo de ultimación será 2005, con el objeto de permitir que el Comité adopte las enmiendas tan pronto como sea posible.

### **Indicación concreta de las medidas necesarias, incluidos proyectos de texto de las prescripciones propuestas, de ser posible.**

Resolución A.817(19), en su forma enmendada por la resolución MSC.86(70).  
Apéndice 7:

Suprímase la referencia al párrafo 1.2

*"1.2 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"*

### **Observaciones sobre los criterios para la aceptación general, como lo dispone el apéndice 1 de las Directrices:**

**¿Se considera que el tema de la propuesta se ajusta a los objetivos de la OMI?**

Sí

**¿Existen normas del sector suficientes?**

Sí. La resolución A.817(19) en su forma enmendada incorpora todas las normas de la OHI relativas a los datos y las visualizaciones. No es necesario disponer nuevas normas.

**¿Se justifican las medidas propuestas por las ventajas que ofrecen?**

Sí. Existe el reconocimiento general de que los SIVCE son un paso muy positivo en la tarea de fomentar la seguridad de la navegación y la protección del medio marino. Esta propuesta promoverá el uso de los SIVCE.

**Determinación del Comité o Subcomité que es imprescindible para llevar a cabo la labor sobre dicho punto: cálculo del número de periodos de sesiones que se necesita para llevar a cabo la labor.**

Dos periodos de sesiones del Subcomité de Seguridad de la Navegación (NAV)