



ORGANIZACION HIDROGRAFICA INTERNACIONAL

Dossier de la OHI N.º S3/3055

CARTA CIRCULAR N.º 34/2018
11 de junio del 2018

INFORME SOBRE LA 99.ª SESIÓN DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA DE LA OMI (MSC 99)

Referencias:

- A. CC de la OHI N.º 43/2017 del 30 de junio - *Informe sobre la 98.ª sesión del Comité de seguridad marítima de la OMI (MSC 98)s*
- B. CC de la OHI N.º 25/2018 del 12 de marzo - *Informe sobre la 5.ª sesión del Subcomité de navegación, comunicaciones, y búsqueda y salvamento de la OMI (NCSR 5).*

Estimado(a) Director(a),

1. Según se anunciaba en la Carta Circular de la referencia A, la 99.ª sesión del Comité de seguridad marítima (MSC 99) de la Organización Marítima Internacional (OMI) se celebró en la sede de la OMI, en Londres, Reino Unido, del 15 al 25 de mayo.
2. Se resumen en el Anexo A las discusiones sobre asuntos que pueden ser de especial interés para los Estados Miembros de la OHI. El informe completo del MSC 99 (MSC 99/22) estará disponible en el sitio web de IMODOCS (<https://webaccounts.imo.org/>) en cuanto sea publicado.

Fechas para las próximas sesiones del MSC

3. Las celebraciones de las próximas sesiones del MSC están previstas del 3 al 7 de diciembre del 2018 (MSC 100) y del 5 al 14 de junio del 2019 (MSC 101), en la sede de la OMI en Londres. Al observar la preocupación del Presidente del Subcomité NCSR con respecto al volumen de trabajo de este último, y a fin de eliminar el retraso de los resultados planificados pendientes y de dejar a los Grupos de Trabajo tiempo suficiente para abordar todos los temas que se les han encomendado, el Comité convino proponer al Consejo de la OMI que se aumentase la duración del Subcomité NCSR 3 días más como prueba para las próximas dos sesiones. Por lo tanto, el MSC propuso al Consejo que la sexta sesión del NCSR debería celebrarse del 16 al 25 de enero del 2019.

Medidas requeridas por parte de la OHI y de sus Estados Miembros

4. Considerando el resultado de la 5.ª sesión del NCSR (ver la Carta Circular de la referencia B), el MSC respaldó la celebración de la segunda reunión del Grupo de Armonización OMI/OHI sobre la Modelización de Datos (HGDM), en la sede de la OMI en Londres, del 29 de octubre al 2 de noviembre del 2018, para seguir trabajando sobre el resultado relativo a la Elaboración de orientaciones sobre la definición y la armonización del formato y la estructura de las Carteras de Servicios Marítimos.
5. El elemento de trabajo del HGDM se refiere directamente a las tareas atribuidas por el Comité de Servicios y Normas Hidrográficas (HSSC) de la OHI al Grupo de Trabajo sobre el Suministro de Información Náutica (NIPWG) y al Grupo de Trabajo sobre la S-100 (S-100WG). La Secretaría de la OHI coordinará con el Presidente del HSSC, del NIPWG y del S-100WG para asegurarse de que los intereses de la OHI están adecuadamente representados en el HGDM. Se espera que la participación de los miembros de los grupos de trabajo en esta reunión del HGDM sea apoyada por sus organizaciones nacionales.

6. De forma más general, y en conformidad con los Términos de Referencia del HGDM, se anima a los Estados Miembros de la OHI y a las organizaciones acreditadas como observadores ante la OHI a considerar su participación en esta reunión del HGDM. Se anima también a los Servicios Hidrográficos nacionales a coordinar este asunto con su organización representante nacional ante la OMI, que es normalmente la Administración Marítima.

7. Todos los documentos pertinentes y el procedimiento de inscripción estarán disponibles a través de la sección del HGDM, en la página del HSSC del sitio web de la OHI en: www.iho.int > Home > Committees & WG > HSSC.

En nombre del Secretario General
Atentamente,



Abri KAMPFER
Director

Distribución:

- Estados Miembros de la OHI;
- Observadores del HSSC;
- Presidente, HSSC;
- Presidente, NIPWG;
- Presidente, S-100WG.

Anexo A: Resumen de los debates del MSC 99.

Resumen de los debates del MSC 99

Migración mixta en condiciones peligrosas por mar

1. Durante los debates interinstitucionales sobre la migración mixta, se hicieron una serie de declaraciones, en las que se destacaron las acciones y los esfuerzos que estaban siendo emprendidos por numerosas organizaciones y agencias en el mar Mediterráneo central. El Comité agradeció el importante trabajo de la Organización Internacional para las Migraciones (OIM) y del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR) al abordar las causas fundamentales de los problemas y expresó su agradecimiento a los Estados Miembros de la OMI y a la industria naviera por contribuir al salvamento de los migrantes en el Mar Mediterráneo, especialmente a Grecia, Italia, Malta y a Marruecos y a la Operación Militar SOPHIA de la Unión Europea en el Mediterráneo (EUNAVFOR MED) y a sus esfuerzos en materia de creación de capacidades para establecer servicios SAR en Libia.
2. El Comité animó a los Estados Miembros a utilizar el módulo de facilitación del Sistema Global de Información Integrada sobre Transporte Marítimo (GISIS) y la información incluida en el apéndice del MSC.1/Circ.896 / Rev.2 - *Medidas provisionales para combatir las prácticas peligrosas asociadas al tráfico, contrabando o transporte de migrantes por mar* - para informar sobre cualquier incidente.
3. El Comité invitó a la Secretaría de la OMI y a las Agencias de las NN.UU. participantes a informar al MSC 100 sobre los progresos efectuados con el pacto global para la migración y el pacto global para los refugiados.

Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM)

4. El Comité aprobó y adoptó las siguientes resoluciones y circulares:
 - MSC.252(83) - *Enmiendas a las Normas de funcionamiento revisadas para los sistemas integrados de navegación (SIN)* - que será publicada como resolución MSC.452(99);
 - MSC.450(99) - *Declaración de reconocimiento de los servicios marítimos móviles por satélite proporcionados por Inmarsat Global Ltd* - para el Servicio de datos de seguridad marítima FleetBroadband para su uso en el SMSSM;
 - MSC.451(99) - *Declaración de reconocimiento de los servicios marítimos móviles por satélite proporcionados por Iridium Satellite LLC* - para los servicios de voz relativos a la seguridad, de datos de ráfaga corta y de llamadas de grupo mejoradas de Iridium para uso en el SMSSM;
 - y
 - MSC.1/Circ.1593 - *Directrices provisionales para la presentación armonizada de información relativa a la navegación recibida mediante el equipo de comunicación.*
5. El MSC observó con gran preocupación el tema relativo a la interferencia de las comunicaciones móviles terrestres con las comunicaciones móviles marítimas por satélite de Banda-L, particularmente en las zonas portuarias y en sus enfoques. El Comité observó que los debates celebrados en la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) y en los organismos regionales de gestión del espectro estuvieron dominados por la industria de los teléfonos móviles, y también observó la ausencia de representación de la administración marítima en estas reuniones. El MSC animó a las administraciones marítimas a coordinar estrechamente con sus autoridades nacionales que participaban a las reuniones de la UIT y de los organismos regionales implicados en la gestión del espectro con la finalidad de abordar este tema crítico relativo a la seguridad. El Comité solicitó también a la Secretaría de la OMI que enviase una carta a la UIT, destacando estas preocupaciones, particularmente el efecto en los servicios SMSSM y su impacto en la seguridad de la vida en el mar.
6. Aunque reconoció el rol y la experiencia del Panel Internacional Coordinador SafetyNET de la OMI y del Subcomité SMAN con respecto a la implementación operacional del suministro de Información sobre Seguridad Marítima (ISM), a pesar de ello el Comité encomendó a la Organización Internacional de Satélites Móviles (IMSO) la tarea de supervisar la finalización de los aspectos técnicos pendientes del proceso de reconocimiento del sistema Iridium y la posterior fase de implementación para su integración en el SMSSM y en el Servicio Mundial de Avisos Náuticos (SMAN). El Comité

convino referir al Subcomité NCSR la solicitud de reconocimiento de China y el uso en el SMSSM del Sistema del Servicio de Mensajes BeiDou y encomendó a la IMSO la tarea de emprender la evaluación técnica y operativa necesaria.

7. El MSC adoptó el Plan de Modernización del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM) y también el proyecto de enmiendas al Capítulo IV del Convenio SOLAS y a su apéndice sobre los certificados. El Comité aprobó también el uso del término *servicio reconocido de comunicaciones móviles por satélite* y la definición que había sido sometida. El Comité aprobó la reunión entre sesiones de la decimocuarta sesión del Grupo Mixto OMI/UIT/ITU de Expertos en Asuntos relativos a Radiocomunicaciones, que se celebrará del 2 al 7 de septiembre del 2018 en la sede de la OMI.

Hidrografía y Cartografía

8. El MSC abordó diversas cuestiones urgentes relacionadas con la hidrografía y la cartografía náutica resultantes de la 5.^a reunión del NCSR (NCSR5), celebrada en febrero de este año. Los principales elementos incluyeron el establecimiento de nuevos esquemas de separación del tráfico y las medidas conexas «en el Canal de Dangan» y «en las cercanías de Kattegat» para su difusión por medio de COLREG.2/Circ.71; la adopción de nuevas enmiendas a medidas de organización del tráfico marítimo existentes diferentes de los esquemas de separación del tráfico «En aguas costeras de Ghana en el Océano Atlántico», una zona de precaución del «Canal de Dangan N.º 2», derrotas de aguas profundas, derrotas recomendadas y una zona de precaución «En las cercanías de Kattegat» y zonas de precaución de dos direcciones y zonas a evitar «en el Mar de Bering y el Estrecho de Bering» que serán publicadas como SN.1/Circ.336. El Comité decidió que las medidas que cubrían «En el Canal de Dangan», «Frente a la costa de Ghana en el Océano Atlántico» y «En el mar de Bering y el Estrecho de Bering» deberían entrar en vigor seis meses después de su adopción, el 1 de diciembre del 2018, y las medidas que cubrían «En las cercanías de Kattegat» entrarían en vigor el 1 de julio del 2020.

9. Tras tomar nota de los comentarios formulados por la OHI y por el *Comité International Radio-Maritime* (CIRM) durante los debates sobre cuestiones relativas al ECDIS, en particular aquellas relativas a actualizaciones de programas, homologaciones y ciberseguridad, el Comité invitó a la delegación de China y a otras partes interesadas a considerar la presentación de una propuesta para que un nuevo resultado trate estas cuestiones. El Comité invitó también a la OHI a mantenerle informado sobre los progresos al abordar la seguridad potencial y la vulnerabilidad asociada con los archivos identificados pertenecientes a la colección de datos ENC de intercambio y a llamar la atención del NCSR sobre las soluciones de protección propuestas como parte del informe de rutina de la OHI sobre temas ECDIS. El MSC acordó revocar el documento III.2/Circ.2 el 1 de julio del 2018 según lo propuesto por el NCSR 5.

Medidas de seguridad para buques no cubiertos por el Convenio SOLAS que operan en aguas polares

10. El MSC respaldó la decisión de que se deberían aplicarse todas las medidas de seguridad a las zonas árticas y antárticas para los buques que realicen viajes internacionales. Al considerar medidas específicas de seguridad para cada tipo de buque, ya que se consideró que la zona de aplicación debería ser examinada caso por caso, y se convino que los tipos de buques que deberán tenerse en cuenta son los buques de más de 24 metros de eslora (para estar en consonancia con el Acuerdo de Ciudad del Cabo del 2012), los yates de recreo con un arqueo bruto superior a 300 toneladas sin actividad comercial y los buques de carga con un arqueo bruto inferior a 500 toneladas hasta 300 toneladas. El Comité propuso considerar en el MSC100 la aplicación obligatoria más amplia de los capítulos 9 a 11 de la parte 1-A del Código Polar existente, que incluyen la seguridad de la navegación, las comunicaciones y la planificación de viajes. Se animó a las partes interesadas a presentar propuestas para continuar el debate en el MSC100.

Navegación-e

11. El MSC apoyó la celebración de la segunda reunión del HGDM OMI/OHI en la sede de la OMI en Londres, del 29 de octubre al 2 de noviembre del 2018. El Comité aprobó el plan de implantación de la estrategia de Navegación-e actualizado que se publicará como MSC.1/Circ.1595.

Buques de Superficie Autónomos Marítimos (MASS)

12. El Comité aprobó la estructura del ejercicio para determinar el alcance normativo, la lista de instrumentos obligatorios que deberán tenerse en cuenta, el tipo y el tamaño de los buques y la metodología para el ejercicio, así como el plan de trabajo. El objetivo del trabajo exploratorio es determinar de qué forma podrían tratarse en los instrumentos de la OMI las operaciones MASS para que fuesen seguras, protegidas y ambientalmente responsables. Un objetivo claro del trabajo exploratorio reglamentario sobre los MASS es evaluar hasta qué grado la estructura reglamentaria existente competencia del MSC podría verse afectada para evaluar las operaciones de los MASS.

13. El Comité definió al MASS como un buque que, en diferentes grados, puede operar de forma independiente de la interacción humana. El MSC convino que los grados de autonomía podrían considerarse del siguiente modo:

- un buque con procesos automatizados y de toma de decisiones;
- un buque controlado a distancia con navegantes a bordo;
- un buque controlado a distancia sin navegantes a bordo; y
- un buque totalmente autónomo.

14. El MSC identificó una lista preliminar de instrumentos obligatorios y no obligatorios relativos a la seguridad y a la protección marítimas, que tenían que ser considerados como parte del ejercicio del trabajo exploratorio. El Comité también consideró el tamaño y el tipo de buques, la metodología que deberá emplearse y un plan de trabajo.

15. Se invitó a los Estados miembros y a las organizaciones internacionales a presentar propuestas al MSC100 relativas a la elaboración de directrices provisionales para las pruebas de los MASS. El MSC también estableció un grupo de trabajo por correspondencia sobre los MASS, bajo la coordinación del Capitán de Navío Marko RAHIKAINEN (Finlandia) (marko.rahikainen@trafi.fi), a quien se atribuyó la tarea de proporcionar un informe al MSC100, que debería incluir los resultados de la prueba de la estructura.