



**INFORME SOBRE LA 98ª SESION DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARITIMA
DE LA OMI (MSC 98)**

Referencias:

- A. CC de la OHI N.º 11/2017 del 6 de febrero - *Informe sobre la 97.ª Sesión del Comité de Seguridad Marítima de la OMI (MSC 97)*;
- B. CC de la OHI N.º 29/2017 del 31 de marzo - *Informe sobre la 4.ª Sesión del Subcomité de navegación, comunicaciones, y búsqueda y salvamento de la OMI (NCSR 4)*.

Estimado(a) Director(a),

1. Según lo anunciado en la Referencia A, la 98.ª Sesión del Comité de Seguridad Marítima de la OMI (MSC 98) de la Organización Marítima Internacional (OMI) se celebró en la sede de la OMI, en Londres, Reino Unido, del 7 al 16 de Junio. El Adjunto a los Directores David WYATT representó a la OHI.
2. Las discusiones sobre temas que puedan ser de especial interés para los Estados Miembros de la OHI se resumen en el Anexo A. El informe completo del MSC 98 (MSC 98/23) estará disponible en el sitio web de IMODOCS (<https://webaccounts.imo.org/>) en cuanto se publique.

Fechas para las próximas sesiones del MSC

3. Las próximas sesiones del MSC están previstas del 16 al 25 de mayo del 2018 (MSC 99) y del 3 al 7 de diciembre del 2018 (MSC 100), en la sede de la OMI, en Londres.

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

4. Considerando las conclusiones de la 4.ª Sesión del Subcomité sobre Navegación, Comunicaciones y Búsqueda y Salvamento de la OMI (ver Referencia B), el MSC convino activar el Grupo de Armonización OMI/OHI sobre la Modelización de Datos (HGDM) para que se ocupe del resultado titulado "Elaboración de orientaciones sobre la definición y la armonización del formato y de la estructura de Carteras de Servicios Marítimos" y aprobó la celebración de la primera reunión de este Grupo, en la sede de la OMI, en Londres, del 16 al 20 de octubre del 2017.
5. El elemento de trabajo del HGDM se refiere directamente a las tareas asignadas 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 los Presidentes 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 la primera reunión y en todas las reuniones ulteriores del HGDM será apoyada por su organización nacional.
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 primera reunión y en las ulteriores reuniones del HGDM. Se anima también a los Servicios Hidrográficos Nacionales a ponerse en contacto con la organización nacional que les represente en la OMI, que para este asunto es normalmente la Administración Marítima.

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

En nombre del Secretario General
Atentamente,



Gilles BESSERO
Director

Distribución:

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

Anexo A: Resumen de las discusiones en el MSC 98.

Resumen de las discusiones en el MSC 98

Migración mixta en condiciones peligrosas por mar

1. El Comité alentó 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 de la Circular 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. El MSC también reconoció que la Búsqueda y el Salvamento (SAR) no era una respuesta aceptable a largo plazo para la migración mixta en condiciones peligrosas por mar y que la comunidad internacional puede tener que prepararse a examinar el régimen regulatorio internacional.

Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM)

2. El Comité adoptó los proyectos de enmiendas a las siguientes resoluciones:

- MSC.148(77) sobre las *Normas de funcionamiento revisadas del equipo telegráfico de impresión directa de banda estrecha para la recepción de Radioavisos náuticos y meteorológicos y de información urgente dirigida a los buques (NAVTEX)* - que se publicará como resolución MSC.430(98);
- MSC.306(87) sobre las *Normas de funcionamiento revisadas del equipo de llamada intensificada a grupos (LIG)* - que se publicará como resolución MSC.431(98);
- MSC.401(95) sobre las *Enmiendas a las normas de funcionamiento de los Receptores de Radionavegación Multisistemas de a bordo* - que se publicará como resolución MSC.432(98).

3. El MSC aprobó la propuesta de texto de las enmiendas y el proyecto de resolución MSC sobre normas de funcionamiento para una estación terrena para buques para su uso en el SMSSM, incluyendo revisiones sometidas por el Reino Unido (RU), los Estados Unidos (EE.UU.) y el *Comité Internacional Radio-Maritime* (CIRM). En particular, el RU y EE.UU. propusieron un texto revisado para cubrir los equipos que estaban usándose ya o que se encontraban en fases avanzadas de su diseño, para que estos equipos cumplan las normas de funcionamiento de la OMI. El CIRM propuso conservar la capacidad de identificar de forma clara toda información de posición no actualizada durante más de 24 horas. El MSC prefirió la propuesta de texto del RU indicando que si la posición de los buques data de más de [23,5 horas], la posición se identifica claramente con la fecha y la hora de la posición fijada en la hora UTC a efectos de alertas de socorro; sin embargo, el MSC decidió utilizar el plazo límite de 24 horas, según lo propuesto por el CIRM. Se atribuyó a la Secretaría la tarea de hacer las enmiendas editoriales necesarias y de publicarlas como resolución MSC.433(98).

4. El MSC aprobó las medidas adoptadas por el Subcomité de Navegación, Comunicaciones y Búsqueda y Salvamento (NCSR) dando instrucciones a la Secretaría de transmitir una declaración de colaboración sobre los cambios consecuentes a la visualización de información NAVTEX y SafetyNET de Inmarsat-C en las Pantallas de Navegación Integradas (ver NCSR 4/29 - anexo 6) a la OHI, la Organización Meteorológica Mundial (OMM) y al Comité Técnico CT80 de la Comisión Electrotécnica Internacional (IEC).

5. El MSC aprobó el proyecto de Plan de Modernización del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM), así como los proyectos de enmiendas a SOLAS IV y a su apéndice sobre certificados, con vistas a su posterior adopción en el MSC 99. El Comité también apoyó el texto proporcionado para el uso del término *Servicio Móvil por Satélite Reconocido* y la definición que había sido presentada.

6. El Comité aprobó la opinión del NCSR, según la cual el reconocimiento del Servicio FleetBroadband de Datos de la Seguridad Marítima de Inmarsat para su uso en el SMSSM debería ser tratado como una nueva solicitud, observando que no todos los elementos de la Resolución A.1001(25) deberían que ser revisados en detalle en este caso específico y que estaría sujeto a la evaluación de estos

elementos por la Organización Internacional de Satélites Móviles (IMSO). El MSC invitó a la IMSO a llevar a cabo la evaluación técnica y operativa necesaria del Servicio de Datos de la Seguridad Marítima FleetBroadband de Inmarsat y a proporcionar un informe para su examen por el NCSR.

7. El Comité aprobó la reunión entre sesiones de la decimocuarta sesión del Grupo de Expertos OMI/IUT sobre Asuntos relativos a Radiocomunicaciones, que se celebrará a mediados del 2018, en la sede de la OMI.

Hidrografía y Cartografía

8. El MSC abordó diversas cuestiones relacionadas con la hidrografía y con la cartografía náutica resultantes de la 4.^a reunión del NCSR (NCSR 4), celebrada en marzo de este año. Los principales elementos incluyeron la adopción de las enmiendas a la derrota de dos direcciones de Long Sand Head y de la zona de precaución de SUNK en el DST y "en la zona de SUNK y en los accesos septentrionales al estuario del Támesis" para su difusión por medio de COLREG.2/Circ.69; la adopción de una nueva derrota recomendada "Frente a la costa occidental de la isla Izu Oshima", el establecimiento de una nueva zona a evitar "Frente a la península de Osa en la costa del Océano Pacífico de Costa Rica" y el establecimiento de una nueva zona a evitar como medida de protección correspondiente para la "Zona marina especialmente sensible (ZMES) del Parque natural de los arrecifes de Tubbataha en el mar de Sul" que se publicarán como SN.1/Circ.335. Estas medidas de organización del tráfico marítimo entrarán en vigor el 1 de enero del 2018.

9. El MSC autorizó también al NCSR a enviar propuestas de organización del tráfico marítimo, en las que las propuestas de medidas de organización del tráfico marítimo estaban asociadas principalmente a la protección del medio ambiente, al Comité de Protección del Medio Ambiente Marino (MEPC) para su asesoramiento con respecto a los aspectos relativos al medio ambiente marino, antes de considerar las propuestas en detalle.

10. El Comité aprobó las enmiendas a la MSC.1/Circ.1503 - *ECDIS - Guía de buenas prácticas* – desarrolladas por el Subcomité de factor humano, formación y guardia (HTW) y pidió a la Secretaría que las publicase como documento MSC.1/Circ.1503/Rev.1.

Código Polar

11. El Comité decidió cambiar el título del resultado relativo al Código Polar de “Aplicación del Código Obligatorio para buques que operan en aguas polares no regidos por el Convenio SOLAS” a “Medidas de seguridad para buques que operan en aguas polares no regidos por el Convenio SOLAS”. Nueva Zelanda sugirió un posible enfoque para hacer progresar esta segunda fase, incluyendo un análisis preliminar de cómo el Código, según lo adoptado por las resoluciones MSC.385(94) y MEPC.264(68), podría aplicarse a los buques no regidos por el Convenio SOLAS. Teniendo en cuenta que para el Antártico el tema más importante es garantizar la seguridad de buques de pesca y de los yates, se sugirió desarrollar la segunda fase para la zona del Antártico primero y, después de haber aprendido las lecciones durante un periodo, ampliarla a las aguas árticas.

12. Se convino que la pérdida de vidas humanas y el impacto en el medio ambiente, ambos asociados a los buques que operan en aguas polares no regidos por el Convenio SOLAS, requerían una acción urgente. Hubo algo de apoyo para retrasar el trabajo hasta que se adquiriese experiencia con el nuevo Código para los buques regidos por SOLAS. También, como el Acuerdo de Ciudad del Cabo del 2012 sobre la seguridad de los barcos de pesca no había entrado en vigor, se consideró más apropiado esperar hasta su entrada en vigor. Debido a las inaceptables estadísticas relativas a accidentes de barcos de pesca, esto inició una solicitud para que los Estados Miembros de la OMI firmasen el Acuerdo de Ciudad del Cabo del 2012 y de ese modo agilizaran su entrada en vigor. Se observó que el Código Polar es un Anexo al Convenio SOLAS 1974 y que contiene sólo una parte de los requisitos de seguridad. Como consecuencia, no hay normas de seguridad convenidas internacionalmente en las cuales basarse para desarrollar una orientación para los buques no regidos por el Convenio SOLAS. También se observó que el Código no se aplicó a los buques de carga entre 300 y 500 toneladas brutas, y que los barcos de pesca y los yates no están cubiertos por ninguna norma básica de seguridad internacional. Haciendo referencia a la ausencia de datos de levantamientos hidrográficos básicos y al deficiente estado de la cartografía náutica en aguas polares según se destaca en el actual Código para buques regidos por SOLAS, no se sugirió repetir ni ampliar esta información.

13. Se discutió sobre las disposiciones especiales para evitar los mamíferos marinos en el Capítulo 11 de la 1ª Parte del Código Polar y sobre la revisión de datos y de instrumentos de comunicación pertinentes para su implementación con el Comité, que solicitó a los Estados Miembros de la OMI y a las organizaciones pertinentes que informasen sobre el estado de su recogida de información de mamíferos marinos con vistas a comunicarla a los Capitanes que transiten en aguas polares.

14. En los Programas de Trabajo, al observar el cambio de título del resultado, el MSC convino desplazar el resultado de la agenda post-bienal a la agenda para el bienio 2018-2019 y a la agenda provisional para el MSC 99 con el fin de que se tome una decisión normativa relativa al ámbito de aplicación de la segunda fase del Código Polar, su estado obligatorio o recomendable y los tipos de buques a los que se aplicaría.

Navegación-e

15. Para evitar múltiples enmiendas a la resolución MSC.252(83) sobre normas de funcionamiento revisadas para los sistemas integrados de navegación (SIN), el Comité convino posponer la aprobación de las enmiendas a esta resolución, hasta la finalización del trabajo asociado sobre las Directrices para la presentación armonizada en pantalla de información relativa a la navegación recibida vía el equipo de comunicaciones en el NCSR 5.

16. En este contexto, el Comité convino conservar el resultado sobre “Módulos adicionales a las normas de funcionamiento revisadas para sistemas integrados de navegación (SIN) (resolución MSC.252(83)) relativos a la armonización del proyecto del puente y la presentación en pantalla de la información” en la agenda post-bienal del NCSR, para considerar adicionalmente este asunto en el momento adecuado.

17. Considerando las conclusiones del NCSR 4, el MSC convino activar el Grupo de Armonización OMI/OHI sobre Modelización de Datos (HGDM) para que se ocupe sólo del resultado “Elaboración de orientaciones sobre la definición y la armonización del formato y la estructura de las Carteras de Servicios Marítimos (MSPs)”; y aprobó la celebración de la primera reunión de este Grupo, en la sede de la OMI, en Londres, del 16 al 20 de octubre del 2017.

Ciberseguridad Marítima

18. El Comité aprobó el documento MSC-FAL.1/Circ.3 - *Directrices sobre la gestión de los riesgos cibernéticos marítimos* que sustituye a las directrices provisionales contenidas en el documento MSC.1/Circ.1526. En cuanto a la implementación de la gestión de los riesgos cibernéticos marítimos, el MSC, observando el asesoramiento proporcionado por la División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores de la OMI, de que los riesgos cibernéticos podrían tratarse como parte de las disposiciones existentes del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (PBIP) y del Código internacional para la gestión de la seguridad (ISM) y que algunos Estados Miembros consideraban que la implementación obligatoria de la gestión de los riesgos cibernéticos marítimos era un problema, convino que esto requeriría una consideración adicional tras adquirir más experiencia del uso de las directrices.

19. El Comité observó que Singapur y el Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO) había elaborado posters sobre la gestión de los riesgos cibernéticos marítimos para su distribución a los buques a fin de sensibilizar a la tripulación sobre las cuestiones cibernéticas y que la versión 2.0 de las directrices cibernéticas de la industria serían publicadas en breve y se informaría sobre ellas al MSC. El Comité observó también que la Organización Internacional de Normalización (ISO) había empezado a trabajar en una evaluación de riesgos cibernéticos en materia de seguridad centrándose en la ciberseguridad a bordo de los buques.

Altos cargos

20. El MSC reeligió por unanimidad al Sr. Bradley GROVES de Australia como Presidente y al Sr. Juan Carlos CUBISINO de Argentina como Vice-Presidente del Comité para el 2018.

21. El Presidente confirmó que el MSC 98 había sido la última sesión del MSC a la que el Sr. Ashok MAHAPATRA, Director de la División de Seguridad Marítima, asistía como parte de la Secretaría de la OMI debido a su jubilación, prevista en octubre.