

Dossier de la OHI N.º S3/3055

CARTA CIRCULAR N.º 36/2019
09 de julio del 2019

INFORME SOBRE EL 101.º PERIODO DE SESIONES DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA DE LA OMI (MSC 101)

Referencias:

- A. CC de la OHI N.º 34/2018 del 11 de junio - *Informe sobre la 99.ª Sesión del Comité de seguridad marítima de la OMI (MSC 99)*;
- B. CC de la OHI N.º 14/2019 del 4 de marzo - *Informe sobre la 6.ª Sesión del Subcomité de navegación, comunicaciones y búsqueda y salvamento (NCSR 6)*.

Estimado(a) Director(a),

1. Según lo anunciado en la Carta Circular de la Referencia A, el 101.º periodo de sesiones del Comité de seguridad marítima (MSC101) de la Organización Marítima Internacional (OMI) se celebró en la sede de la OMI, en Londres, Reino Unido, del 5 al 14 de junio.
2. Se resumen en el Anexo A las discusiones sobre asuntos que puede ser de especial interés para los Estados Miembros de la OHI. El informe completo del MSC 101 (MSC 101/24) estará disponible en el sitio web de IMODOCS (<https://webaccounts.imo.org/>) en cuanto se publique.

Fechas para las próximas sesiones del MSC

3. La celebración de la próxima sesión del MSC está prevista del 13 al 22 de mayo del 2020 (MSC 102) en la sede de la OMI, en Londres. Observando los problemas del Presidente del Subcomité NCSR con respecto al volumen de trabajo del NCSR y con objeto de reducir los retrasos en los resultados pendientes previstos y para permitir que los Grupos de Trabajo tuviesen suficiente tiempo para tratar todos los temas de los que son responsables, la celebración de la séptima sesión del NCSR deberá tener lugar del 15 al 24 de enero del 2020.
4. El Dr. Graham ALLEN, Director en funciones del Proyecto *Seabed 2030* de *The Nippon Foundation* (NF)-GEBCO, hizo una presentación durante uno de los eventos post-plenarios, que fue apoyada por un documento de información sometido al MSC 101. Proporcionó antecedentes sobre la GEBCO y sobre el proyecto *Seabed 2030*, y también destacó los progresos realizados por el Proyecto *Seabed 2030* hasta la fecha y las próximas etapas para aumentar la cobertura batimétrica mundial actual. Destacó el éxito reciente del equipo de antiguos alumnos NF-GEBCO al ganar el Concurso *Shell Ocean Discovery XPrize*. Concluyó con las medidas que podrían adoptar las administraciones marítimas para apoyar el proyecto y de este modo contribuir a lograr las metas del Objetivo 14 de Desarrollo Sostenible (ODS) de las NN.UU. y de la Década de los Océanos de las NN.UU. para el Desarrollo Sostenible.

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 las discusiones en el MSC 101.

Resumen de las discusiones en el MSC 101

Migración mixta en condiciones peligrosas en el mar

1. El MSC recibió informes sobre el progreso efectuado en el Pacto mundial para lograr una migración ordenada, segura y regular y el Pacto mundial sobre la responsabilidad compartida en materia de refugiados. El MSC recibió una serie de informes de los Estados Miembros directamente implicados en operaciones, particularmente aquellos implicados en el Mar Mediterráneo central y sobre los esfuerzos que están realizándose para facilitar mejor la cooperación multilateral y encontrar soluciones a los problemas comunes compartiendo la experiencia y las mejores prácticas. El Comité observó que, desde el lanzamiento de la plataforma Inter-agencias para compartir información sobre el tráfico ilícito de migrantes mediante el Sistema Global de Información Integrada sobre Transporte Marítimo (GISIS), sólo se habían señalado siete incidentes. Se animó a los Estados Miembros a proporcionar y a actualizar la información incluida en el apéndice del documento MSC.1/Circ.896/Rev.2 sobre *medidas provisionales destinadas a luchar contra las prácticas peligrosas asociadas al tráfico o al transporte de migrantes por mar*.
2. El Comité invitó a la Secretaría de la OMI y a las Agencias de las NN.UU. participantes a informar al MSC 102 sobre los progresos efectuados en el Pacto mundial para la migración y en el pacto mundial sobre los refugiados.

Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM)

3. El Comité aprobó y adoptó las siguientes Resoluciones y Circulares:
 - MSC.1/Circ.1364/Rev.1/Corr.1 sobre *Enmiendas al Manual revisado del servicio internacional SafetyNET*;
 - MSC.1/Circ.1611 sobre *Orientación provisional sobre los requisitos técnicos para Fleet Safety*;
 - MSC.468(101) sobre *Enmiendas a la Difusión de Información sobre Seguridad Marítima* (Resolución A.705(17), según enmendada);
 - MSC.469(101) sobre *Enmiendas al Servicio Mundial de Radioavisos Náuticos* (Resolución A.706(17), según enmendada); y
 - MSC.470(101) sobre *Enmiendas al documento orientativo sobre el Servicio mundial de información y avisos meteorológicos y oceanográficos de la OMI y la OMM* (Resolución A.1051(27)).
4. Durante las extensas discusiones sobre la Resolución MSC.468(101) relativas al rol de la Organización Internacional de Telefonía Móvil por Satélite (IMSO) y a pesar de una oposición significativa por parte de un número de Estados Miembros, incluyendo una serie de Coordinadores NAVAREA, la IMSO pudo incluir sus enmiendas propuestas, que pretendían reconocer el rol de la IMSO con respecto a la descarga de sus responsabilidades de supervisión en conformidad con la resolución A.1001(25).
5. A pesar de la necesidad de destacar el estado del proyecto preliminar del Manual del servicio provisional *SafetyCast* de Iridium y de que estaba disponible para facilitar la fase de prueba operativa inicial de los servicios móviles por satélite de Iridium, según lo expresado por la OHI y la OMM en su presentación conjunta MSC 101/11/1, el MSC convino difundir el Manual del servicio provisional *SafetyCast* de Iridium mediante una circular del MSC, hasta que el documento esté completo y maduro, por lo que el Comité aprobó la Circular MSC.1/Circ.1613 sobre el *Manual del servicio provisional SafetyCast de Iridium*. Varios Estados Miembros expresaron su preocupación por la autoridad percibida del Manual con la supresión del término «proyecto» del título.
6. El Comité tomó nota de la información proporcionada por la IMSO relativa a los desarrollos referentes a la adquisición propuesta de Inmarsat plc por parte del Connect Bidco

Limited Consortium, particularmente con respecto al compromiso del Consorcio de continuar brindando apoyo a los servicios de comunicaciones por satélite homologados en el SMSSM.

7. El Comité convino incluir en su orden del día post-bienal un resultado sobre la *Revisión de los Criterios aplicables cuando se provean sistemas de comunicaciones móviles por satélite para el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM) (Resolución A.1001 (25))*. Se convino además que el NCSR consideraría este asunto después de que se hubiese completado la revisión del Capítulo IV de SOLAS. Además, el Comité convino que la evaluación del Sistema de Servicio de Mensajes de BeiDou (BDMSS) debería realizarse de acuerdo con los requisitos existentes de la Resolución A.1001 (25), teniendo en cuenta la interpretación y/o excepción posterior a la evaluación de Iridium, y que debería organizarse un período de transición para la implantación de las disposiciones revisadas.

Hidrografía y Cartografía

8. El MSC abordó varios asuntos relativos a la hidrografía y a la cartografía náutica resultantes de la 6.^a sesión del NCSR (NCSR 6), celebrada en enero de este año. Los puntos principales incluyeron el establecimiento de nuevos esquemas de separación del tráfico y las medidas asociadas «En el estrecho de Sunda» y «En el estrecho de Lombok» para su difusión a través de COLREG.2/Circ.74; la adopción de nuevas enmiendas a las medidas de organización del tráfico marítimo existentes distintas de los esquemas de separación del tráfico como nuevas áreas de precaución «En el estrecho de Sunda» y «En el estrecho de Lombok» con direcciones recomendadas del flujo de tráfico, y enmiendas a las «Recomendaciones sobre navegación a través del Canal de la Mancha y el Paso de Calais», que se publicarán como documento SN.MSC.1/Circ.337. El Comité decidió que las medidas «En el estrecho de Sunda» y «En el estrecho de Lombok» entrarían en vigor el 1 de julio del 2020 y que las enmiendas a las «Recomendaciones sobre navegación a través del Canal de la Mancha y el Paso de Calais» entrarían en vigor el 1 de enero del 2020. El MSC también aprobó la publicación del documento SN.MSC.1/Circ.232/Add.2, que aconsejaba las revocaciones del documento SN/Circ.232 y SN.MSC.1/Circ.232/Add.1 sobre el «Esquema de separación del tráfico frente a Ouessant, la zona de tráfico costero asociada, y los Canales y Pasos de Fromveur, du Four, de la Helle y del Raz de Sein», que eran obsoletos.

9. El MSC aprobó la Circular MSC (MSC.MSC.1/Circ.1609) sobre *Directivas relativas a la normalización del diseño de la interfaz usuario para equipo de navegación, Modo-N*, cuya fecha efectiva se fijó a partir del 14 de junio del 2019. El Comité adoptó también la resolución MSC.466(101) sobre las *Enmiendas a las normas de funcionamiento para la presentación de información relativa a la navegación en las pantallas de navegación embarcadas* y aprobó el documento SN.MSC.1/Circ.243 / Rev.2 sobre las *Directivas para la presentación de símbolos, términos y abreviaturas utilizados para la navegación*, que se aplicarán a:

- equipos de radar, sistemas de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE) y sistemas de navegación integrados (INS) instalados después del 1 de enero del 2024; y
- todas las demás pantallas de navegación en el puente de un barco instaladas después del 1 de julio del 2025.

Las instrucciones dadas por los tres documentos influirán en el diseño de la interfaz usuario del SIVCE a partir del 2024.

10. El Comité adoptó la resolución MSC.467 (101) sobre la *Orientación sobre la definición y la armonización del formato y la estructura de los Servicios Marítimos en el contexto de la navegación-e* y aprobó el documento MSC.1/Circ.1610 sobre *Descripciones iniciales de los Servicios marítimos en el contexto de la navegación-e*.

11. El Comité aprobó la medida adoptada por el NCSR 6 invitando al Comité de Facilitación (FAL) a considerar las descripciones de los Servicios Marítimos 4 (Servicio de

Apoyo Portuario) y 8 (Notificación buque-costa) y a proporcionar comentarios y asesoramiento sobre la mejor manera de avanzar. Habiendo tomado nota de las decisiones del FAL 43 a este respecto (FAL 43/20, párrafos 7.21 al 7.23), en particular su decisión de incluir al Comité FAL como órgano asociado para el resultado 2.11, el Comité dio instrucciones al NCSR 7 de informar al FAL 44 sobre el resultado 2.11 (Examen de descripciones de los Servicios Marítimos en el contexto de la navegación-e).

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

12. Al considerar las medidas de seguridad para los buques no regidos por el Convenio SOLAS que operan en aguas polares, el Comité aprobó el proyecto de resolución de la Asamblea que insta a la implantación de medidas con carácter de recomendaciones para los buques no regidos por el Convenio SOLAS que operan en aguas polares, así como medidas de apoyo destinadas a reducir los riesgos operacionales. El MSC convino encargar al NCSR7 la tarea de considerar adicionalmente la posibilidad de seguir aplicando los capítulos 9 y 11 del Código Polar para los buques no regidos por el Convenio SOLAS, aunque considerando las consecuencias y la viabilidad de aplicar estos capítulos antes de empezar el desarrollo de enmiendas a los instrumentos obligatorios.

Buques marítimos autónomos de superficie (MASS)

13. El Comité tomó nota del progreso del ejercicio de delimitación del alcance reglamentario. El MSC animó a los Estados Miembros de la OMI a contribuir a la primera etapa del ejercicio de delimitación del alcance reglamentario e invitó a los Estados Miembros a presentar los resultados de la primera etapa al Grupo de Trabajo entre sesiones. El Comité aprobó los términos de referencia para el Grupo de Trabajo entre sesiones y aprobó el proyecto de directrices provisionales para los ensayos MASS y la circular MSC asociada MSC.1/Circ.1604

14. Se identificaron y convinieron varios principios y objetivos generales:

- La gestión de riesgos, que incluyó el análisis y el control de riesgos junto con planes y medidas de emergencia apropiados;
- El cumplimiento de los instrumentos obligatorios;
- La dotación y las calificaciones del personal implicado en las pruebas de MASS para incluir operadores a bordo y remotos y cualquier otro personal implicado en la prueba que se esté realizando;
- El elemento humano, incluyendo el seguimiento de la infraestructura y la interfaz humana del sistema;
- La infraestructura para la realización segura de pruebas que será establecida para proporcionar la realización segura y ambientalmente prudente de las pruebas MASS, que deberían realizarse como parte de la gestión de riesgos;
- Las comunicaciones y el intercambio de datos, incluyendo la redundancia, deberían abordarse por los medios apropiados;
- Los requisitos de informes y de intercambio de información con las autoridades pertinentes para permitir la difusión a las terceras partes relevantes, incluyendo el destacar los requisitos de informes de los instrumentos de la OMI y la motivación a publicar los resultados y las lecciones aprendidas de las pruebas individuales; y
- Además, debería considerarse y publicarse el conocimiento de las pruebas, incluyendo los impactos en terceros, la gestión del riesgo cibernético y el alcance y los objetivos de cada prueba individual.

15. El Comité confirmó la definición de MASS como un barco que, en diversos grados, puede operar independientemente de la interacción humana. El Comité también confirmó que los grados convenidos de autonomía fueron considerados como:

- Nivel 1 - Buque con procesos automatizados y apoyo de decisiones;
- Nivel 2 - Buque controlado a distancia con navegantes a bordo;
- Nivel 3 - Buque controlado a distancia sin navegantes a bordo; y
- Nivel 4 - Buque totalmente autónomo.

16. Varios Estados Miembros de la OMI destacaron la necesidad de contar con un permiso previo del estado costero para que los buques de los niveles 3 y 4 de autonomía operen en sus aguas.

Seguridad Marítima

17. El Comité convino que los aspectos de la gestión de riesgos cibernéticos, incluyendo los aspectos de seguridad física de la ciberseguridad, deberían abordarse en los Planes de seguridad de los buques en virtud del Código internacional de seguridad de instalaciones portuarias y puertos (ISPS). El MSC también confirmó que la resolución MSC.428 (98) sobre *Gestión de riesgos cibernéticos marítimos en los Sistemas de gestión de la seguridad (SMS)* establece los requisitos de la Organización según los cuales las Administraciones deben asegurarse de que los riesgos cibernéticos son abordados adecuadamente en los SMS existentes, verificados por un Documento de conformidad y un Certificado de gestión de seguridad aprobados, y que en el Plan de seguridad del buque se debería hacer referencia a los procedimientos de gestión de riesgos cibernéticos contenidos en el SMS.

Piratería y robo a mano armada

18. El Comité solicitó a los Estados Miembros que continuasen informando a la Secretaría sobre incidentes de piratería y de robo a mano armada, utilizando el formulario de información del documento MSC.1/Circ.1333 / Rev.1 sobre las *Recomendaciones a los Gobiernos sobre la prevención y la represión de los actos de piratería y de los robos a mano armada contra los buques*. También se recordó a los Estados Miembros que proporcionasen y mantuviesen actualizada la información relativa a su(s) contacto(s) nacional(es) para la comunicación de información sobre actos de piratería y de robo a mano armada en el módulo «*Contact Points*» del Sistema Global de Información integrada sobre Transporte Marítimo (GISIS). El MSC tomó nota de la decisión del grupo de la industria relativa al examen y a la revisión del Área de Alto Riesgo (HRA) para enmendar los límites geográficos y reducir el área de piratería en el Océano Índico, a fin de reflejar mejor la amenaza de la piratería en la región, aunque manteniendo el objetivo principal de garantizar la seguridad y protección de los navegantes.

Conservación y uso sostenible de la diversidad biológica marina de las áreas situadas más allá de las jurisdicciones nacionales (BBNJ) en el marco de la CNUDM

19. El Comité examinó la información proporcionada por la Secretaría (MSC 101/23/2) sobre el estado del desarrollo de un instrumento internacional jurídicamente vinculante en el marco de UNCLOS sobre la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica marina de las zonas situadas más allá de las jurisdicciones nacionales (BBNJ), incluyendo el resultado de la segunda sesión de la Conferencia Intergubernamental (IGC-2), que se celebró del 25 de marzo al 5 de abril del 2019, que tiene un impacto directo en el trabajo del Comité con respecto a las cuestiones de navegación; y solicitó a la Secretaría que siguiese poniendo al día al Comité sobre el trabajo en curso de las Naciones Unidas en las BBNJ.

Progreso de la colaboración internacional para el diseño de buques y tecnologías silenciosos para proteger el medio ambiente marino

20. El Comité examinó el documento MSC 101/23/5 que informaba sobre las iniciativas tomadas por varias partes interesadas, en particular Canadá, para tratar los ruidos submarinos emitidos por los buques comerciales, que son un factor estresante para las especies marinas y los ecosistemas.

21. Habiendo observado la intención de Canadá de mantener discusiones políticas con los Estados Miembros interesados sobre el contenido de una nueva propuesta de resultado para el MEPC 75, destinada a abordar las necesidades de políticas identificadas relativas a los ruidos submarinos de los buques, el Comité invitó a los Estados Miembros interesados y a las otras partes relevantes a ponerse en contacto con Transport Canada si desean apoyar este trabajo.