



ORGANIZACION HIDROGRAFICA INTERNACIONAL

Dossier del BHI N°S3/3055

CARTA CIRCULAR N° 42/2014
11 de Junio del 2014

INFORME SOBRE LA 93ª SESION DEL COMITÉ DE SEGURIDAD DE LA OMI

Referencia: CC. de la OHI N° 28/2014 del 25 de Marzo - *Contribución de la OHI al Desarrollo de un Código Obligatorio para Buques que operen en Aguas Polares (Código Polar).*

Estimado(a) Director(a),

1. La 93ª sesión del Comité de Seguridad Marítima (MSC 93) de la Organización Marítima Internacional (OMI) se celebró en la sede de la OMI, en Londres, del 14 al 23 de Mayo. El Presidente Robert WARD y el Adjunto a los Directores David WYATT representaron a la OHI.
2. Los siguientes párrafos cubren asuntos de especial interés para la OHI.
3. El MSC aprobó en principio el texto propuesto del Código Obligatorio para Buques que operen, en Aguas Polares (Código Polar) preparado por el Grupo de Trabajo sobre el Código Polar (PCWG). En particular, el texto del documento MSC 93/10/11, sometido por la OHI y co-patrocinado por Australia y Nueva Zelanda (ver la referencia), fue aceptado con pequeñas enmiendas. La sumisión hacía referencia al estado mediocre de la cartografía en las Regiones Polares y a las precauciones adicionales necesarias para mitigar algunos de los riesgos. El texto fue incluido en el Preámbulo del Código Polar y en la Parte I-B del Capítulo 10, Orientaciones adicionales, como sigue:

Preámbulo

3. *En el Código se reconoce que las aguas polares imponen exigencias adicionales que van más allá de las que se dan normalmente. En muchas zonas, la cobertura de las cartas puede no resultar en la actualidad suficiente para la navegación costera. Se reconoce que incluso en las cartas actuales pueden existir bajos en los que no se han efectuado levantamientos y que no se indican.*

Parte I-B - Orientaciones adicionales relativas al Capítulo 10 (Seguridad de la Navegación)

10.2 *Dado que es posible que la cobertura en cartas de las aguas polares no sea adecuada actualmente para la navegación costera, los navegantes deberían:*

- .1 actuar con cuidado especial para planificar y supervisar el viaje en consecuencia, teniendo debidamente en cuenta la información y las orientaciones que figuran en las publicaciones náuticas oportunas;*
- .2 estar familiarizados con la situación de los levantamientos hidrográficos y la disponibilidad y calidad de la información en las cartas para las zonas en las que tengan previsto operar;*
- .3 ser conscientes de las posibles discrepancias entre el dátum de las cartas y el posicionamiento del GNSS;*
- .4 tratar de planificar su ruta a través de zonas que se indiquen en las cartas y lejos de bajos conocidos, siguiendo rutas establecidas en la medida de lo posible.*

10.3 *En caso de desviaciones de la ruta prevista debería procederse con cautela especial. Por ejemplo, al realizar operaciones en la plataforma continental:*

.1 la sonda acústica debería funcionar y debería vigilarse de continuo para detectar cualquier signo de variación imprevista de la profundidad, en particular cuando la carta no esté basada en un estudio completo del fondo marino;

.2 debería contrastarse la información sobre el posicionamiento (por ejemplo, mediante radar y GNSS) siempre que se tenga oportunidad. Los navegantes deberían cerciorarse de comunicar a la autoridad cartográfica pertinente (servicio hidrográfico) cualquier información que pueda contribuir a la mejora de las cartas y publicaciones náuticas.

4. Se convino también incluir la segunda fase de la información prevista en el Código Polar, relativa a los buques de estados que no son partes en el Convenio SOLAS, en el orden del día de la segunda sesión del Subcomité de la OMI de Proyecto y Construcción del Buque (SDC 2), observando la importancia de continuar la discusión y teniendo en cuenta el trabajo completado hasta ahora.

5. El MSC trató también varios asuntos relativos a la hidrografía y a la cartografía náutica, incluyendo los asuntos resultantes de la 59ª sesión del Subcomité de Seguridad de la Navegación (NAV 59), que se celebró en Septiembre del 2013. Los puntos principales incluyeron la adopción de tres nuevas medidas de organización del tráfico marítimo y de esquemas de separación del tráfico que cubrían la costa pacífica de Panamá, los enfoques a Puerto Cristóbal, Panamá, y el Gran Arrecife Coralino y el Estrecho de Torres; se aprobaron la enmiendas al TSS frente a la costa de Ouessant. El MSC revocó la zona que deberá evitarse y la zona de fondeo prohibido en el puerto de aguas profundas de El Paso, en el Golfo de México. Se decidió que estas medidas serían implementadas en fecha del 1 de Diciembre del 2014, que sería un plazo de seis meses después de su adopción.

6. El MSC observó los progresos efectuados en los asuntos relativos a la e-Navegación, la aprobación por NAV 59 del proyecto preliminar del Plan de Implementación de una Estrategia de e-Navegación y el restablecimiento del grupo de correspondencia para adelantar ese trabajo durante los periodos entre sesiones. A pesar del firme apoyo mostrado en NAV 59 para que se celebre una reunión sobre e-Navegación durante el periodo entre sesiones, el MSC no aceptó esta solicitud. El MSC aprobó también la Circular MSC.1/Circ referente a la Política sobre el Uso de Ayudas a la Navegación del SIA. El Comité estuvo también de acuerdo en incluir en el orden del día bianual para el periodo 2014-2015 del Subcomité de Navegación, Comunicaciones y Búsqueda y Salvamento (NCSR) un documento informativo imprevisto sobre el 'Reconocimiento de Galileo como componente del WWRNS' (Sistema Mundial de Radionavegación) con fecha estimada de finalización del 2016.

7. El MSC reeligió por unanimidad al Capitán de Navío Christian BREINHOLT de Dinamarca como Presidente y al Capitán de Navío SEGAR de Singapur como Vice-Presidente del Comité para el 2014.

8. El informe final del MSC 93 (MSC 93/22) estará disponible en el sitio web de la OMI, en la sección "IMODOCS", en cuanto haya sido publicado. La celebración de la 94ª sesión del MSC está actualmente prevista en la sede de la OMI, en Londres, del 17 al 21 de Noviembre del 2014.

En nombre del Comité Directivo
Muy atentamente,



Robert WARD
Presidente