



ORGANIZACION HIDROGRAFICA INTERNACIONAL

Dossier del BHI N°S3/3055

CARTA CIRCULAR N° 78/2014
01 de Diciembre del 2014

INFORME SOBRE LA 94ª SESION DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARITIMA DE LA OMI

Referencias:

- A. CC. de la OHI N° 42/2014 del 11 de Junio - *Informe sobre la 93ª Sesión del Comité de la Seguridad Marítima de la OMI;*
- B. CC. de la OHI N° 50/2014 del 09 de Julio - *Informe sobre la 1ª Sesión del Subcomité de la OMI sobre Navegación, Comunicaciones y Búsqueda y Salvamento (NCSR 1);*
- C. CC. de la OHI N° 52/2014 del 21 de Julio - *Propuesta de sumisión sobre Navegación-e a la 94ª Sesión del Comité de Seguridad Marítima de la OMI (MSC 94).*

Estimado(a) Director(a),

1. Según lo anunciado en la Carta Circular de la Referencia A, la 94ª sesión del Comité de la Seguridad Marítima (MSC 94) de la Organización Marítima Internacional (OMI) se celebró en la sede de la OMI, en Londres, del 17 al 21 de Noviembre. El Presidente Robert WARD y el Adjunto a los Directores David WYATT representaron a la OHI.
2. Los siguientes párrafos cubren asuntos de particular interés para la OHI.
3. El MSC aprobó y adoptó el texto del Código Internacional obligatorio para Buques que operen en Aguas Polares (el Código Polar) y un nuevo Capítulo XIV del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS) sobre las “medidas de seguridad para los buques que operen en aguas polares”. La contribución de la OHI indicada en la Carta Circular de la Referencia A fue aceptada sin cambios ni comentarios. El Código Polar y el Capítulo XIV de SOLAS tendrán como fecha de adopción el 1 de Julio del 2016 y entrarán en vigor el 1 de Enero del 2017 para los nuevos buques construidos después de esa fecha. Se requerirá a los buques construidos antes del 1 de Enero del 2017 que cumplan los requisitos pertinentes del Código Polar antes de la primera visita intermedia o nueva visita, lo que ocurra primero, efectuada después del 1 de Enero del 2018.

El SMSSM y el Sistema para Comunicaciones Móviles por Satélite *Iridium*

4. El MSC tomó nota de la aprobación por el Subcomité de la OMI sobre Navegación, Comunicaciones y Búsqueda y Salvamento (NCSR 1, ver la Carta Circular de la Referencia B) del examen general del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM) y, debido al trabajo detallado en curso, convino reportar el vencimiento del resultado previsto un año adicional, al 2018. El MSC aprobó el documento MSC.1/Circ.1310/Rev.1, el Manual conjunto revisado OMI/OHI/OMM sobre Información de la Seguridad Marítima (Publicación S-53 de la OHI), que entrará en vigor el 1 de Enero del 2016.
5. Se convino que la Organización Internacional de Comunicaciones Móviles por Satélite (IMSO) llevaría a cabo una evaluación técnica y una revisión del sistema para Comunicaciones Móviles por Satélite *Iridium* en el marco del proceso de acreditación de *Iridium* como proveedor de servicios móviles por satélite del SMSSM, en conformidad con la Resolución de la OMI A.1001(25), según enmendada, y tomando en cuenta las directivas expuestas en el documento MSC.1/Circ.1414. Se pidió a la IMSO que reuniese a un Grupo de Expertos y que proporcionase el informe de evaluación al NCSR. Se dieron instrucciones a la Secretaría de

la OMI y que proporcionase un informe de evaluación al NCSR. Se convino que todas las preocupaciones adicionales de los Estados Miembros relativas al uso del sistema *Iridium*, particularmente aquellas que no estuviesen cubiertas por la Resolución de la OMI A.1001(25), según enmendada, y por el documento MSC.1/Circ.1414, deberían ser sometidas a la 2ª reunión del NCSR para su consideración adicional.

Medidas de organización del tráfico marítimo y Cartografía

6. El MSC también trató varios asuntos relativos a la hidrografía y a la cartografía náutica, incluyendo aquellos resultantes de las consideraciones de la 1ª reunión del NCSR, que se celebró en Julio (ver la Carta Circular de la Referencia C). Los principales puntos incluyeron la adopción de una medida de organización del tráfico, un esquema de separación del tráfico y una zona de peligro que cubría el Estrecho de Gibraltar; enmiendas a las medidas de organización del tráfico marítimos, esquemas de separación del tráfico y zonas de peligro en las localidades del promontorio de Chengshan Jiao, frente a las costas de Frisia, frente a las costas de Tanger-Med, de North Hinder a la bahía de Helgoland, del Gran Canal del Nordeste, de la entrada de Jomard (Papúa Nueva Guinea); enmiendas al sistema obligatorio de información de buques existente frente a las costas del Promontorio de Chengshan Jiao. El MSC anuló una zona a evitar en la región del Gran Arrecife Coralino. Se decidió que estas medidas serían implementadas el 1 de Junio del 2015, es decir seis meses después de su adopción.

“Navegación-e”

7. El MSC94 aprobó el Plan de Implementación en materia de “Navegación-e” (SIP) avalado por el NCSR 1 (Carta Circular de la Referencia B). El MSC apoyó las propuestas contenidas en el documento MSC 94/18/8, que intentaban obtener la supervisión continua de la implementación de la “Navegación-e” por la OMI. Este documento fue copatrocinado por un número de Estados Miembros de la OMI, por la OHI (Carta Circular de la Referencia C) y por un número de organizaciones internacionales no gubernamentales. Obtuvo un amplio apoyo y estuvo en consonancia con los comentarios sobre “Navegación-e” efectuados por el Secretario General de la OMI durante su discurso de apertura ante la sesión.

8. Las discusiones sobre “Navegación-e” destacaron la enorme carga de trabajo actual del NCSR y la necesidad de establecer prioridades en las tareas identificadas en el SIP para ayudar a la OMI a concentrar sus esfuerzos. Singapur sugirió un camino a seguir, que fue apoyado por el MSC, basado en las medidas que se detallan a continuación:

- Examinar las tareas enumeradas en el SIP y reducir el número de resultados, tomando en consideración aquellas tareas que han sido completadas o que están en vías de serlo;
- Preparar cada uno de los resultados examinados en términos SMART (*specific, measurable, achievable, realistic, time-bound*) (específico, mensurable, realizable, realista y limitado en el tiempo), conforme a la información requerida en el Anexo 3 de la Resolución de la OMI A.1062(28);
- Preparar un plan de trabajo global establecido por prioridades, que incluya el tiempo requerido para la finalización de cada resultado; y
- Someter estos resultados al MSC 95 para su consideración e inclusión en calidad de resultados previstos en el próximo orden del día bienal (2016-2017) del Comité.

9. Noruega se ofreció voluntaria para coordinar las discusiones de modo que las soluciones y las tareas del SIP puedan ser presentadas a la próxima sesión del MSC conforme a la orientación propuesta por Singapur y avalada por el Comité.

Miembros del Comité

10. El MSC reeligió por unanimidad al Sr. Christian BREINHOLT (Dinamarca) como Presidente y al Capitán de Navío SEGAR de Singapur como Vice-Presidente del Comité para el 2015.

Informe de la sesión

11. El informe final del MSC 94 (MSC 94/21) estará disponible en el sitio web de la OMI, en la sección “IMODOCS”, en su momento.

Próxima sesión

12. La celebración de la 95ª sesión del MSC está actualmente prevista en la sede de la OMI, en Londres, del 3 al 12 de Junio del 2015.

En nombre del Comité Directivo

Atentamente,



Robert WARD

Presidente