



2.1 (S) - Cooperación con la Organización Marítima Internacional (OMI)

Nota por la Secretaría

1. ANTECEDENTES: CASI 60 AÑOS DE COOPERACIÓN IALA-OMI

1.1 Status Consultivo en la OMI

La IALA comparte con la Organización Marítima Internacional (OMI) los mismos objetivos de mejorar la seguridad marítima y la protección del medioambiente marino alrededor del mundo, por medio de la cooperación internacional y la armonización de estándares y mejores prácticas.

La IALA estuvo entre las primeras organizaciones internacionales no gubernamentales en recibir el status consultivo en la OMI, en 1961, cuatro años después de que se formara la Asociación.

Su significativo aporte al trabajo regulatorio de la OMI relacionado con la protección de la seguridad de la vida en el mar y la prevención de la contaminación proveniente de buques, tiene su origen en su particular experiencia técnica en ayudas a la navegación (AtoNs), como equipos marítimos, sistemas y servicios externos a los buques y que están diseñados y operados para mejorar la navegación segura y eficiente de los buques individuales y el movimiento expedito y seguro del tráfico marítimo.

Los ejemplos de los esfuerzos de notoriedad de la IALA incluyen el Sistema de Balizamiento Marítimo (MBS) unificado, el desarrollo del Sistema de Identificación Automático (AIS), Sistema de Navegación Global por Satélite Diferencial (DGNSS), orientación sobre Servicios de Tráfico Marítimo (VTS) y, más recientemente, los aspectos costeros del concepto liderado por la OMI de navegación electrónica (e-navigation).

El MBS de la IALA es universalmente reconocido e implementado, y está nombrado en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), 1974, según su enmienda (Regulación SOLAS V/13). De la misma manera, las diferentes recomendaciones y directrices de la IALA proporcionan las normas internacionalmente aceptadas que los Gobiernos nacionales se comprometen a considerar cuando cumplen con sus obligaciones legales de acuerdo con el Convenio SOLAS, en relación con el suministro de Ayudas a la Navegación (AtoNs).

El Convenio SOLAS también proporciona la base legal para el VTS (Regulación SOLAS V/12), como también lo hace la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), 1982. Muchos miembros de la IALA son los principales usuarios en los sistemas VTS en puertos y vías de agua alrededor del mundo. Desde el comienzo, desde fines de los años 60s, la IALA ha tomado un rol protagonista en el desarrollo de las recomendaciones y directrices de la OMI en relación con el VTS.

1.2 La Academia Mundial de la IALA

La IALA está cada vez más involucrada en compartir su experiencia con el fin de crear capacidades y capacitar en países menos desarrollados. La creación de capacidades tiene relación con el desarrollo y fortalecimiento de los recursos humanos e institucionales. La Academia Mundial de la IALA (WWA,



2.1(S)

por sus siglas en inglés) facilita activamente aquel proceso por medio de las misiones de evaluación de las necesidades técnicas y actividades de capacitación para el beneficio de las autoridades responsables del suministro de las AtoNs y VTS, cuando corresponde, pero que enfrentan desafíos considerables al cumplir con sus responsabilidades.

Cuando corresponde, la WWA coordina su trabajo de creación de capacidades con la OMI – a través del Programa de Cooperación Técnica Integrada de esta última – en Estados objetivos y con organizaciones regionales en áreas marítimas claves alrededor del mundo. Además, la Academia colabora estrechamente tanto con la OMI como con la Organización Hidrográfica Internacional (OHI), como parte de la iniciativa de las Naciones Unidas “Unidos en la Acción” y la Agenda de Desarrollo Sustentable de 2030.

Una mejor coordinación de las competencias entre socios iguales optimiza los recursos disponibles y es además una herramienta poderosa para la entrega a alto nivel de un mensaje común sobre la seguridad marítima y la protección del medioambiente marino. Esto, a su vez, trae mayor armonización e integración de estándares, lo que también facilita la tarea de navegar buques en diferentes áreas alrededor del mundo, ya que los marinos pueden tener una mayor certeza sobre qué estándares esperar.

2. EL CAMINO A SEGUIR: COLABORACIÓN INCLUSO MÁS ESTRECHA ENTRE SOCIOS IGUALES

Por décadas la IALA ha trabajado en estrecha colaboración con la OMI y otras organizaciones intergubernamentales (IGOs). Le gustaría que esta colaboración continúe y crezca en el interés de mejorar la seguridad marítima mundial, salvaguardar la vida de los marinos y proteger los mares y océanos del mundo.

La WWA, por su parte, contribuye a esta asociación promoviendo los cursos modelos de la IALA internacionalmente reconocidos como una actividad clave, junto con los esfuerzos de fomentar y ayudar a los países a establecer sus propios sistemas de capacitación y abrirlos a países vecinos.

En el 110° período de sesiones del Consejo de la OMI, realizado en julio de 2013, el entonces Secretario General de la OMI, Sr. Koji Sekimizu, dijo: “la IALA se encuentra en el proceso de convertirse en una Organización Intergubernamental. Desde la perspectiva de la OMI, creo que tal cambio sólo puede servir para fortalecer la cooperación que ya existe entre nuestras dos organizaciones...”

2.1 Remisión de la CONVEMAR

Más a este respecto, la IALA está conciente de las disposiciones de la CONVEMAR, las cuales, según el Artículo 266, requieren que los Estados que son Partes a la Convención cooperen “a través de organizaciones internacionales competentes” para promover el desarrollo y transferencia de tecnología marítima.

La IALA promueve la cooperación técnica en todos los asuntos relacionados con el desarrollo y transferencia de competencias y tecnología en relación con las ayudas a la navegación. En este contexto, se compromete a mantener el ritmo con las tecnologías emergentes, según corresponda, y a trabajar estrechamente con sus Miembros Industriales y otros usuarios de la industria marítima alrededor del mundo, como también con agencias gubernamentales nacionales y autoridades de ayudas a la navegación, y con otras organizaciones internacionales e intergubernamentales. Esta última incluye, particularmente, a la OMI y a la OHI, y también a la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) y la Organización Meteorológica Mundial (OMM).

2.2 El Plan de Auditoria de los Estados Miembros de la OMI

La IALA está conciente de la necesidad de proporcionar asistencia técnica a muchos Estados costeros que son miembros de la OMI y tienen que preparar auditorias obligatorias según el Plan de Auditoria de los Estados Miembros de la OMI (IMSAS, por sus siglas en inglés). El IMSAS tiene como objetivo garantizar la implementación efectiva de los instrumentos regulatorios existentes de la OMI y, así,

contribuir a una mayor armonización de los estándares alrededor del mundo. El Plan abarca, entre otros, las obligaciones de los Estados costeros según el Convenio SOLAS respecto del suministro de AtoNs (Regulación SOLAS V/13) y el establecimiento de VTS (Regulación SOLAS V/12).

La WWA está cada vez más enfocada en mejorar la calidad de la capacitación, como parte de su rol de ayudar a los países a crear capacidades para el suministro de AtoNs y, cuando corresponda, la entrega de VTS, de acuerdo con los estándares internacionales. La promoción de los cursos modelos de la IALA es una actividad clave, junto con los esfuerzos de fomentar y asistir a los países a establecer sus propios sistemas de capacitación y abrirlos a países vecinos, tomando en cuenta la orientación de la IALA sobre la acreditación de las organizaciones de capacitación.

3. DISCURSO DEL SECRETARIO GENERAL DE LA OMI

El Secretario General de la OMI, Sr. Kitack Lim, ha aceptado la invitación para dirigirse a la Conferencia sobre la cooperación entre la OMI y la IALA. Se adjunta su CV.

4. SE INVITA A LA CONFERENCIA A

Tomar nota de la información entregada.



Kitack Lim

El Sr. Lim nació en Masan, Gyeongsangnam-do, una de las principales ciudades portuarias de la República de Corea. En 1977 se graduó en Ciencias Náuticas por la Universidad Marítima y Oceánica de Corea (KMOU), en Busan. Posteriormente fue oficial naval y también trabajó para la compañía Sanko Shipping. El Sr. Lim ingresó en la Administración Marítima y Portuaria de Corea en 1985, a la vez que continuó sus estudios en la Escuela de Administración para posgraduados de la Universidad de Yonsei, donde obtuvo su Maestría en 1990. Más tarde, obtuvo el título de Máster en Administración Marítima, especializándose en Navegación, por la Universidad Marítima Mundial (UMM). A partir de 1995 asistió a un programa de doctorado sobre Derecho Internacional en la KMOU, y en 1998 finalizó el trabajo del curso.

En 1986 el Sr. Lim comenzó a asistir a las reuniones de la OMI como parte de la delegación de la República de Corea, y participó activamente en los temas relacionados con la seguridad marítima y la protección del medio ambiente. Desde 1992 participó en numerosas actividades para fomentar la seguridad marítima a través de la implantación efectiva de los convenios de la OMI en su país y en otros Estados Miembros de la región de Asia. En 2004 fue elegido Presidente del Memorando de entendimiento de Tokio sobre supervisión por el Estado rector del puerto.

En 2006, el Sr. Lim fue nombrado Agregado Marítimo y Ministro Consejero de la Embajada de la República de Corea en Londres, y hasta agosto de 2009 fue Representante permanente adjunto ante la OMI, al frente de la delegación de su país en todas las labores realizadas por la Organización.

A continuación, el Sr. Lim fue nombrado Director general de la Oficina de Política de Seguridad Marítima en la sede del Ministerio de Tierra, Transportes y Asuntos Marítimos (MLTM). En 2009 encabezó la delegación de la República de Corea ante la Asamblea de la OMI

En marzo de 2011, el Sr. Lim fue nombrado Comisario del Tribunal de Seguridad Marítima de Corea. En julio de 2012, asumió la Presidencia de la Autoridad Portuaria de Busan.