

Input paper: CoS 6.2.3

Agenda item 6

Task area Diplomacy

Author(s) / Submitter(s) Secretariat

Information Paper to IMO

Background

In accordance with the decision of the IALA Council concerning the Change of Status Project (action plan), the Secretariat has produced an information (INF) paper to the IMO Assembly in December 2015 on the Change of Status Project.

The secretariat received valuable input from the Legal Advisory Panel (LAP 15, 14-16 September 2015). Council members were then invited to comment by e-mail by a given deadline, which was 21 October 2015 (bearing in mind that the C 61 session scheduled for 7 to 11 December 2015 will take place after the start of the IMO A 29). Comments were received from Australia, Denmark, Finland, Japan and Sweden and duly taken into account.

The matter will be dealt with under agenda item 19 (d) “Relations with non-governmental organizations” at the IMO Assembly.

The IMO Assembly is invited to note the information in the paper and it is not expected that the INF paper will be discussed at the IMO session.

Action requested from the Advisory Group

The Secretariat asks the Advisory Group to note the information.

Supporting documents

* INF paper to IMO Assembly in December 2015 in English, French and Spanish.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | IMO-logo-rgb | *E* |

|  |  |
| --- | --- |
| ASSEMBLY  29th session  Agenda item 19(d) | A.29/INF/xx  Date  Original: ENGLISH |

**Relations with non-governmental organizations**

**Change of status**

**Submitted by the International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA)**

|  |  |
| --- | --- |
| **SUMMARY** | |
| *Executive summary:* | This submission provides information on the planned change of status of IALA from a non-governmental to an intergovernmental organization, including the envisaged adoption of a new treaty instrument. The new status will provide a robust legal framework that will ensure transparency, good governance and facilitate close cooperation with other intergovernmental organizations and governments worldwide. |
| *Action to be taken:* | Paragraph 34 |

1 This submission provides information on actions to date and planned by the International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA) to change its status from a non-governmental organization (NGO) to an intergovernmental organization (IGO), highlights developments leading to IALA’s decision to become an IGO and to choose a multilateral treaty instrument as the suitable vehicle for this purpose.

**NEW IALA CONVENTION**

**IALA General Assembly resolution**

2Last year, the IALA General Assembly adopted a resolution, stating its firm belief that IGO status will best facilitate IALA’s aims in the 21st century and determining that the new status should be achieved as soon as possible, through the development of an international convention (GA Resolution A.01 of 27 May 2014).

3 The envisaged new “Convention on the International Organization for Marine Aids to Navigation” (IALA Convention) will supersede the existingIALA Constitution and meet the requirements of the Vienna Convention for International Treaties. It will be presented for adoption at a future diplomatic conference. Upon adoption, it will be open for signature by all members of the United Nations (UN).

**Smooth transition**

4 The envisaged new IALA Convention will provide arrangements for a smooth transition that will ensure that the activities of IALA’s organs and its technical work in the area of marine aids to navigation will continue uninterrupted and that its responsibilities towards the maritime community will be both undiminished and maintained with the customary high level of commitment.

5 The change of status will mark a major milestone in the life of IALA. However, it will not, in any way, change IALA’s principal aim: to foster the safe, economic and efficient movement of vessels.

6 IALA is recognized worldwide as the peak organization responsible for coordinating the continuous improvement and harmonisation of marine aids to navigation and related services. It aims to achieve this by encouraging and facilitating the adoption of the highest practicable standards in matters concerning marine aids to navigation and through international cooperation and the exchange of information among governments and intergovernmental organizations. In addition, it publishes recommendations, guidelines, manuals and model courses for the benefit of the maritime community.

**Strengthening international cooperation**

7 IALA has worked in close partnership with IMO and other IGOs for decades and wishes this collaboration to continue and grow. Elevating IALA’s status to that of an IGO will make it a peer to organisations like IMO and the International Hydrographic Organisation (IHO), thereby strengthening existing cooperation. As well, it will allow for a broader participation in IALA by States, at government level. This will assist IALA’s aim to promote the greatest possible uniformity in aids to navigation.

8 Further in this regard, IALA is mindful of the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), 1982, which, under Article 266, requires States that are Parties to the Convention to cooperate “through competent international organizations” to promote the development and transfer of marine technology. IALA promotes technical cooperation on all matters related to the development and transfer of expertise and technology in relation to marine aids to navigation. In this context, it is committed to keeping pace with emerging technologies, as appropriate, and working closely together with its industry members around the world, as well as with national government agencies and marine aids to navigation authorities and other international and intergovernmental organizations. The latter include, in particular, IMO, the International Telecommunication Union (ITU), the World Meteorological Organization (WMO) and IHO.

**BACKGROUND**

**IALA profile**

9 IALA was established on 1 July 1957, following a conference of national lighthouse authorities held in Scheveningen, Netherlands, as a not-for-profit international association, with a permanent Secretariat (currently headquartered in Saint Germain-en-Laye, near Paris). It has a broad purpose to improve and harmonize marine aids to navigation. IALA is governed by a General Assembly, while its Council of 24 members is the executive body. Currently, IALA has National Members (government agencies and competent authorities) from 77 countries, 56 Associate Members (other concerned government agencies and organizations), 120 Industrial Members (mainly equipment manufacturers and service providers), and Honorary Members.

10 IALA was among the first NGOs to be granted consultative status at IMO, in 1961. Its significant input into IMO’s work on safety and efficiency of navigation stems from its technical expertise in marine devices, systems and services that are external to a ship. Some of IALA’s high profile endeavours include the development of the Automatic Identification System, Differential GPS, the Maritime Buoyage System, guidance on Vessel Traffic Services, and more recently, the shore-based aspects of the IMO-led concept of e-navigation.

11 IALA conducts its technical work through a number of expert committees, which principally cover four broad areas. In no particular order of priority, they are: aids to navigation engineering and sustainability, requirements for aids to navigation and their management, Vessel Traffic Service (VTS), and e-navigation. The results of this work are widely disseminated through IALA publications, manuals and other documentation, including recommendations and guidelines.

**IALA Maritime Buoyage System**

12TheIALA Maritime Buoyage System is universally recognized and implemented. It is referenced in the International Convention for the Safety of Life At Sea, 1974, as amended (SOLAS regulation V/13). In the 1970s there were some 30 disparate systems around the world, and the harmonised system makes a major contribution to the safety of life at sea, safety and efficiency of navigation, and protection of the environment.

13 In a similar vein, its many recommendations and guidelines provide the internationally accepted rules that national governments undertake to take into account when meeting their legal obligations under SOLAS concerning the provision of marine aids to navigation.

**Vessel Traffic Services**

14 Some IALA members are principal stakeholders in VTS systems in ports and waterways around the world. The legal basis of VTS lies in both UNCLOS and SOLAS.

15 From the outset, IALA has taken a leading role in the development of IMO recommendations and guidelines relating to VTS. In 1968, IMO adopted Recommendation A.158 concerning "Port Advisory Services". Rather general in nature, this Recommendation was later superseded by Resolution A.578(14) concerning "Guidelines for Vessel Traffic Services", which was adopted in 1985. Twelve years later, in 1997, a new Resolution was adopted. Resolution A.857(20) supersedes Resolution A.578(14) and is still in force today.

16 Annex 2 of the Resolution contains “Guidelines on Recruitment, Qualifications and Training of VTS Operators”. The following year, in 1998, IALA’s much-anticipated “Recommendation on Standards for Training and Certification of VTS Personnel” (V-103) was published. Publication of a series of internationally accepted model courses on training and qualifications for different categories of VTS personnel followed, all of which can be downloaded free of charge from the IALA website.

**e-Navigation**

17 Over the past decade, IALA has played a leading role in developing the shore-based aspects of e-navigation through a dedicated technical committee, seminars and workshops designed to improve understanding of both the benefits and limitations of e-navigation. This has also involved close cooperation with other IGOs such as ITU and IHO.

18 More recently, it has provided significant technical input into the development of IMO’s Strategy Implementation Plan (SIP) for e-navigation, which was approved by the Maritime Safety Committee in November 2014, and of the related proposals for planned outputs. This will focus on priority solutions for e-navigation implementation and be conducted by the Sub-Committee on Navigation, Communications and Search and Rescue (NCSR Sub-Committee). IALA will be closely involved in progressing this important work.

**IALA World-Wide Academy**

19 It has become increasingly important, in the context of maritime development, to raise awareness among lesser developed countries of their obligations under international law to provide marine aids to navigation, and where appropriate VTS, and to assist them with training and capacity-building, including recruiting and training a cadre of competent personnel in those disciplines. A decision was thus taken to establish the IALA World-Wide Academy (WWA), which was created on 1 January 2012, as an integral part of the parent organization but with independent funding.

20 The Academy’s capacity development work is carried out jointly by IALA, IMO and IHO in the spirit of UN initiatives such as the 2030 Sustainable Development Agenda and “Delivering as One”aimed at enhancing cooperation between different UN agencies and other organizations.

21 Demand for the Academy’s services is expected to continue to grow, as the IMO Member State Audit Scheme (IMSAS) is introduced, from next year onwards. IMSAS aims to encourage the harmonized implementation of IMO mandatory instruments. Member States will therefore need to prepare for the compulsory audits concerning their SOLAS obligations as coastal States relating to the provision of marine aids to navigation and related services.

**IGO STATUS AS THE WAY FORWARD**

**Robust legal framework**

22 The envisaged new IALA Convention will make IALA an appropriate legal entity to continue meeting its responsibilities into the 21st century, supported by a robust international legal framework. This will give Governments that are members of IALA as well as other Governments, international and intergovernmental organizations, and maritime stakeholders the confidence to rely unequivocally on IALA’s expertise and cite its publications and other documentation, including IALA standards, recommendations, and guidelines, as authoritative reference materials. The common goal of global harmonization and improvement of marine aids to navigation will thus be further served.

**Partnership with other IGOs**

23 IALA’s aims will continue to be complementary with a consultative and technical nature to those of its peer IGOs, including IMO, ITU, WMO and IHO. By working together as partner IGOs – with the respective mandate, role, and responsibilities of each transparent, mutually supportive, and commonly accepted – they will work more effectively through better coordination and greater integration of standards. Any overlap or duplication would also be easier to avoid and the resulting creation of synergies would optimize available resources in the interests of maritime safety and protection of the environment.

**Formal recognition of IALA standards**

24 The IALA Strategic Vision for the next 10 years sets two principal goals:

* Ensure that aids to navigation systems and related services, including e-navigation, VTS and emerging technologies, are harmonized through international cooperation and the provision of standards.
* Ensure that all coastal states contribute to an efficient global network of aids to navigation and services for the safety of navigation, through capacity building and the sharing of expertise.

25 Formal recognition of IALA standards at Government level will provide a much needed element of predictability and create certainty for all stakeholders concerned, including maritime industry entities, as they will know what to expect and what is expected from them. This is particularly important in a fast-changing and increasingly complex world. Globalization, the speed of technological progress, and accumulative environmental pressures pose unprecedented challenges demanding unambiguous and robust solutions. Improved harmonization is also becoming more pressing due to the increasing reliance on advanced, global technologies, including the use of satellites for communications.

26 Further in this regard, the growing concern with good ocean governance equally calls for a better coordinated and more structured and integrated approach to the formulation and delivery of standards. The use of the world’s seas and oceans is becoming more multi-faceted and intensive, with the attendant risk of conflicting uses in confined sea areasendangering the safety of ship and maritime traffic movements and heightening marine pollution concerns on the part of coastal States. UNCLOS is increasingly important to coastal States concerned about protecting their coastlines and the marine environment and diverse ecosystems of waters under their jurisdiction. In recent years, there is growing evidence of several traditional maritime countries at IMO prioritizing their coastal State interests as the deciding factor in their negotiating positions.

27 IALA’s World-Wide Academy is recognised as a centre of excellence for building capacity in targeted regions so that the provision of harmonised aids to navigation services by fully competent personnel can be achieved. Having equivalent status with other “Delivering as One” key partners will further enhance that process.

**High-level nature of IALA standards**

28 In its capacity as an IGO, IALA will deliver high-level standards, covering both technology and services, in addition to providing guidance documents in the form of recommendations and guidelines.

29 IALA standards will form an overarching, global framework based on the consolidated results of science, technology and experience and aimed at fostering the safe and efficient movement of vessels for the benefit of the maritime community. They will also provide a useful structure for IALA’s technical work and enhance its application and therefore improve the quality and harmonization of marine aids to navigation worldwide.

**Legal status of IALA standards**

30 IALA standards will be non-binding. However, when choosing to adopt an IALA standard, it will be a requirement to achieve conformity in order to comply with the standard in full and effectively.

31 IALA will encourage and assist coastal States and concerned authorities responsible for the regulation, establishment, management, operation and/or maintenance of marine aids to navigation to be guided by and implement its standards.

**CONCLUSION**

32 IGO status will best facilitate IALA’s aims as a technical organization into the future. IALA will be fully committed to its new status by providing high-level standards that are clear, coherent and globally harmonized, adopted by its General Assembly for the improvement and harmonisation of marine aids to navigation and related services, including VTS and e-navigation.

33 IALA firmly believes that the change of status will also benefit IMO and its member States, as well as the shipping industry and the wider maritime community. The envisaged new IALA Convention will provide a fit-for-purpose international legal framework that ensures transparency and good governance, that positions IALA to work in close collaboration with Governments and other IGOs, including IMO, and that fosters its work as the leading international technical body in its field.

**Action by the Assembly**

34 The Assembly is invited to note the information provided.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | IMO-logo-rgb | *F* |

|  |  |
| --- | --- |
| ASSEMBLEE  29ème session  Point 19(d) de l’Ordre du jour | A.29/INF/xx  Date  Original : ANGLAIS |

**Relations avec les organisations non gouvernementales**

**Changement de statut**

**Document présenté par l’Association Internationale de Signalisation Maritime (AISM)**

|  |  |
| --- | --- |
| **RESUMÉ** | |
| *Résumé analytique:* | On trouvera dans le présent document une information sur le changement de statut de l’AISM. L’organisation qui est actuellement non-gouvernementale, prévoit de devenir une organisation intergouvernementale par l’adoption d’un nouveau traité. Ce nouveau statut fournira un cadre juridique solide assurant transparence et bonne gouvernance, et facilitera une collaboration étroite avec d’autres organisations intergouvernementales et avec l’ensemble des gouvernements. |
| *Mesure à prendre:* | Paragraphe 34 |
|  |  |

1 Cette soumission fournit des informations sur les actions réalisées et prévues par l’Association Internationale de Signalisation Maritime (AISM) pour modifier son statut actuel d’organisation non-gouvernementale (ONG) et devenir une organisation intergouvernementale (OIG). Elle décrit également ce qui a amené l’AISM à décider de devenir une OIG et à choisir un instrument de traité multilatéral en tant que moyen approprié pour servir cet objectif.

**UNE NOUVELLE CONVENTION AISM**

**Résolution de l’Assemblée générale de l’AISM**

2 L’année dernière l’Assemblée générale de l’AISM a adopté une résolution affirmant sa conviction que le statut d’OIG servirait au mieux ses objectifs dans le 21ème siècle, et que ce nouveau statut devrait être réalisé le plus rapidement possible, par le biais de la mise au point d’une convention internationale (Résolution A.01 du 27 mai 2014).

3 La nouvelle « Convention sur l’Organisation Internationale en charge des Aides à la Navigation Maritimes » envisagée (Convention IALA) se substituera aux Statuts actuels de l’AISM et répondra aux exigences de la Convention de Vienne sur les Traités Internationaux. Elle sera présentée pour adoption à une conférence diplomatique à venir. Dès son adoption elle s’ouvrira à la signature de tous les membres des Nations Unies (NU).

**Une transition sans heurts**

4 La nouvelle Convention IALA telle qu’envisagée prévoira des mesures de transition qui permettront aux actions des organes de l’AISM et à ses travaux techniques dans le domaine des aides à la navigation de se poursuivre sans souffrir d’interruption. Elle permettra à l’²organisation de continuer à faire face à ses responsabilités vis-à-vis de la communauté maritime et de maintenir le haut niveau d’engagement qui lui est coutumier sans souffrir d’affaiblissement.

5 Ce changement de statut marquera un tournant dans la vie de l’AISM. Cependant il ne modifiera en aucune façon son objectif principal : faire en sorte que les mouvements des navires soient sûrs, économiques et efficaces.

6 L’AISM est mondialement reconnue comme l’organisation responsable de la coordination des mesures d’amélioration et d’harmonisation des aides à la navigation et des services connexes. Elle s’efforce d’y parvenir en encourageant et facilitant l’adoption de normes aussi élevées que possible en matière d’aides à la navigation maritime, et par la coopération internationale et l’échange d’informations entre les gouvernements et les organisations intergouvernementales. En outre, elle publie des recommandations, guides, manuels et modèles de cours au profit de la communauté maritime.

**Renforcer la coopération internationale**

7 Depuis des décennies l’AISM travaille en partenariat étroit avec l’OMI et d’autres OIG, et elle souhaite que cette collaboration se poursuive et se renforce. En s’élevant au rang d’OIG l’AISM sera au niveau d’organisations telles que l’OMI ou l’OHI, renforçant la coopération déjà existante. De même, cela permettra une participation plus large des Etats à l’AISM, au niveau gouvernemental. Elle sera ainsi mieux à même de poursuivre son objectif qui est de promouvoir la plus grande uniformité possible dans les aides à la navigation.

8 En outre, agissant ainsi, l’AISM participe à l’application de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (UNCLOS) de 1982 qui, selon son article 266, demande que les Etats parties à la Convention coopèrent « par l’intermédiaire des organisations internationales compétentes » pour favoriser le développement et le transfert des techniques de la mer. L’AISM encourage la coopération technique dans tous les aspects du développement et du transfert de technologies afférentes aux aides à la navigation maritime. Dans ce contexte, elle s’engage à rester au fait des technologies émergentes et à travailler en étroite collaboration avec ses membres industriels du monde entier, avec les agences gouvernementales nationales, les autorités en charge des aides à la navigation maritime, ainsi qu’avec d’autres organisations internationales et intergouvernementales. Ces dernières comprennent en particulier l’OMI, l’Union Internationale des Télécommunications (UIT), l’Organisation Météorologique Mondiale (OMM) et l’Organisation Hydrographique Internationale (OHI).

**CONTEXTE**

**Curriculum vitae de l’AISM**

9 L’AISM a été établie le 1er juillet 1957, à la suite d’une Conférence des services nationaux de signalisation maritime tenue à Scheveningen aux Pays-Bas, en tant qu’association internationale à but non lucratif dotée d’un secrétariat permanent (actuellement basé à Saint-Germain-en-Laye près de Paris). Elle a pour objectif d’améliorer et harmoniser les aides à la navigation maritime. Elle est gouvernée par une Assemblée générale, dont son Conseil de 24 membres est l’organe exécutif. Actuellement, l’AISM rassemble des membres nationaux (agences gouvernementales et autorités compétentes) de 77 pays, 56 membres associés (autres organisations et agences gouvernementales concernées), 120 membres industriels (principalement des fabricants de matériels et sociétés de services) et des membres honoraires.

10 L’AISM a été parmi les toutes premières ONG à bénéficier du statut consultatif à l’OMI, en 1961. Sa contribution significative aux travaux de l’OMI sur la sécurité et l’efficacité de la navigation découle de son expertise technique en matière d’équipements, systèmes et autres services extérieurs au navire. Parmi les grandes réalisations de l’AISM on peut citer le Système d’Identification Automatique, le GPS différentiel, le Système de Balisage Maritime, les Services de Trafic Maritime et, plus récemment, les aspects terrestres du concept d’e-Navigation mené par l’OMI.

11 L’AISM mène ses travaux techniques par l’intermédiaire de commissions d’experts, couvrant principalement quatre domaines qui sont, sans ordre particulier : ingénierie et durabilité des aides à la navigation, spécification et gestion des aides à la navigation, services de trafic maritime (STM) et e-Navigation. Les résultats de ces travaux sont largement diffusés par le biais des publications de l’AISM, manuels et autres documents, y compris les recommandations et guides.

**Le Système de Balisage Maritime de l’AISM**

12Le Système de Balisage Maritime de l’AISM est reconnu et appliqué universellement. La Convention Internationale sur la Sécurité de la Vie Humaine en Mer de 1974, telle qu’amendée, y fait référence (SOLAS, chapitre V, règle 13). Dans les années 1970 il existait quelque 30 systèmes, disparates, autour du monde et ce système harmonisé fut une contribution majeure à la sécurité de la vie en mer et à la sécurité et l’efficacité de la navigation, ainsi qu’à la protection de l’environnement.

13 De façon similaire, ses nombreuses recommandations et nombreux guides fournissent des règles acceptées internationalement dont les gouvernements nationaux tiennent compte au moment de se soumettre aux obligations légales de la Convention SOLAS en matière d’aides à la navigation.

**Services de Trafic Maritime (STM)**

14 Certains membres de l’AISM sont parties prenantes des systèmes STM dans les ports et les voies maritimes du monde. Les fondements juridiques du STM se trouvent dans les Conventions UNCLOS et SOLAS.

15 Dès le début, l’AISM a joué le rôle de leader dans l’élaboration des recommandations et directives de l’OMI portant sur les STM. En 1968 l’OMI a adopté la Recommandation A.158 « relative aux services consultatifs portuaires ». De nature plutôt générale, cette recommandation a plus tard été remplacée par la Résolution A.578(14) « Directives applicables aux services de trafic maritime », adoptée en 1985. Douze ans plus tard, en 1997, une nouvelle Résolution était adoptée. La Résolution A.857(20) se substitue alors à la Résolution A.578(14) et est toujours en vigueur aujourd’hui.

16 L’annexe 2 à cette Résolution contient des « Directives sur le recrutement, les qualifications et la formation des opérateurs de STM ». L’année suivante, en 1998, la recommandation très attendue de l’AISM sur les normes de formation et de certification des personnels de STM (V-103) était publiée, suivie par une série de modèles de cours, internationalement reconnus, pour la formation et les qualifications des différentes catégories de personnel de STM. Tous ces documents peuvent être téléchargés gratuitement depuis le site Internet de l’AISM.

**e-Navigation**

17 Au cours des dix dernières années l’AISM a joué un rôle majeur dans les travaux sur les aspects terrestres de l’e-Navigation, par le biais d’une Commission dédiée, de séminaires et d’ateliers destinés à rendre plus compréhensibles les avantages et les limites de l’e-Navigation. Ceci a demandé une collaboration étroite avec d’autres OIG telles que l’UIT et l’OHI.

18 Plus récemment, elle a fourni d’importantes contributions techniques à la définition de la stratégie pour le plan de mise en œuvre de l’e-Navigation (SIP), adopté par le Comité de sécurité maritime en novembre 2014, et aux propositions associées des résultats attendus. L’accent sera mis sur des solutions prioritaires de mise en œuvre de l’e-Navigation et les travaux seront conduits par le Sous-comité de la navigation, des communications et de la recherche et du sauvetage (Sous-comité NCSR). L’AISM s’attachera à contribuer à l’avancement de ces importants travaux.

**Académie mondiale de l’AISM**

19 Il devient de plus en plus important, dans le contexte du développement maritime, que les pays les moins développés prennent conscience de leurs obligations au regard des lois internationales en matière de fourniture d’aides à la navigation maritime et, si nécessaire, de STM. Il convient aussi de les aider pour la formation et le renforcement des capacités, y compris le recrutement et la formation d’un personnel cadre compétent dans ces disciplines. La décision a donc été prise de fonder l’Académie mondiale de l’AISM (WWA), laquelle a été créée le 1er janvier 2012 en tant que partie intégrante de l’organisation mère mais bénéficiant d’un financement indépendant.

20 Le travail de renforcement des capacités de l’Académie est mené conjointement par l’AISM, l’OMI et l’OHI dans l’esprit de projets des Nations Unies tels que le « Programme de développement durable à l’horizon 2030 » et « Unis dans l’action » qui tendent à renforcer la collaboration entre différentes agences des Nations Unies et d’autres organisations.

21 On prévoit que la demande de services vis à vis de l’Académie va continuer de croître avec l’introduction, à compter de l’année prochaine, du Programme d’audit des Etats membres de l’OMI (IMSAS). L’IMSAS vise à encourager une mise en œuvre harmonisée des instruments obligatoires de l’OMI. Les Etats membres auront donc besoin de se préparer aux audits obligatoires des mesures que leur impose la Convention SOLAS en tant qu’Etat côtier au regard de la fourniture d’aides à la navigation maritime et de services connexes.

**LE STATUT D’OIG EN TANT QUE VOIE A SUIVRE**

**Un cadre juridique solide**

22 La nouvelle Convention IALA telle qu’envisagée fera de l’AISM une entité juridique appropriée, appuyée par un cadre juridique international solide, pour que tout au long du 21ème siècle elle continue de faire face à ses responsabilités. Cela donnera aux Gouvernements membres de l’AISM, aux organisations internationales et intergouvernementales et aux partenaires maritimes l’assurance de pouvoir se fier de façon non équivoque à l’expertise de l’AISM et se référer à ses publications et autres documents, y compris les normes, recommandations et guides, comme à des documents faisant autorité. Le but commun d’harmonisation mondiale et d’amélioration des aides à la navigation maritime en sera d’autant mieux servi.

**Partenariat avec d’autres OIG**

23 Les buts de l’AISM continueront d’être de nature consultative et technique, et complémentaires à ceux de ses organisations paires, y compris l’OMI, l’UIT, l’OMM et l’OHI. En travaillant ensemble en tant qu’organisations partenaires – chacune dotée d’un mandat, d’un rôle et de responsabilités transparents, mutuellement soutenus et acceptés – elles seront plus efficaces, bénéficiant d’une meilleure coordination et d’une plus grande intégration de leurs normes. Les manques ou les doublons seront aussi plus faciles à éviter et la synergie ainsi créée optimisera les ressources disponibles, au bénéfice de la sécurité maritime et de la protection de l’environnement.

**Reconnaissance officielle des normes de l’AISM**

24 La vision stratégique de l’AISM pour les 10 prochaines années spécifie deux buts principaux :

* Faire en sorte que les systèmes d’aides à la navigation et les services connexes, y compris l’e-Navigation, les STM et les technologies émergentes, soient harmonisés au travers de la coopération internationale et de l’établissement de normes.
* Faire en sorte que tous les Etats côtiers contribuent à un réseau mondial efficace d’aides à la navigation et de services pour la sécurité de la navigation, par le biais du renforcement des capacités et le partage de l’expertise.

25 Une reconnaissance officielle des normes AISM au niveau gouvernemental fournira un élément nécessaire de prédictibilité et une certitude pour toutes les parties prenantes, y compris l’industrie maritime, car tous sauront ce qu’ils sont en droit d’attendre et ce que l’on attend d’eux. Ceci est particulièrement important dans un monde qui évolue rapidement et est de plus en plus complexe. La mondialisation, la rapidité des progrès technologiques et les pressions environnementales posent des défis sans précédent qui appellent des solutions claires et solides. Une meilleure harmonisation devient aussi plus urgente en raison de la confiance accrue accordée aux technologies avancées et mondialisées, ce qui inclut l’utilisation de satellites pour les communications.

26 Toujours dans ce domaine, l’intérêt croissant pour une bonne gestion des océans réclame aussi une approche mieux coordonnée et plus structurée de la formulation et de l’offre de normes. L’usage des mers et océans du monde devient intensif et multi-face, avec un risque inhérent de conflits d’utilisations dans les eaux resserrées, menaçant la sécurité des navires et les mouvements de trafic et accroissant la préoccupation des Etats côtiers vis-à-vis de la pollution marine. La Convention UNCLOS revêt une importance plus grande pour les Etats côtiers soucieux de protéger leurs littoraux, leur environnement maritime et les divers écosystèmes présents dans les eaux placées sous leur juridiction. Depuis les dernières années, il devient évident que de nombreux pays de tradition maritime présents à l’OMI privilégient, lors de négociations, leurs intérêts d’Etats côtiers en tant que facteurs de décision.

27 L’Académie mondiale de l’AISM est reconnue comme un centre d’excellence pour renforcer les capacités dans des régions plus particulièrement ciblées, de façon à ce que des services harmonisés d’aides à la navigation soient fournis par un personnel tout-à-fait compétent. Avoir un statut équivalent à d’autres partenaires-clés « Unis dans l’action » renforcera ce processus.

**Haut niveau des normes AISM**

28 En tant qu’OIG, l’AISM produira des normes de haut niveau, couvrant aussi bien la technologie que le service, en plus de la documentation éditée sous forme de recommandations et de guides.

29 Les normes AISM formeront un cadre global et mondial, sur la base des résultats consolidés de la science, de la technologie et de l’expérience, avec pour objectif d’assurer des mouvements de navires sûrs et efficaces, au bénéfice de la communauté maritime. Elles fourniront aussi une structure utile aux travaux techniques de l’AISM dont elles amélioreront l’application, accroissant ainsi la qualité et l’harmonisation des aides à la navigation dans le monde.

**Statut juridique des normes AISM**

30 Les normes AISM n’auront pas caractère d’obligation. Toutefois, une fois la décision prise d’adopter une norme AISM, la conformité sera exigée afin de répondre à cette norme de façon pleine et entière.

31 L’AISM encouragera et aidera les Etats côtiers en charge de la réglementation, de la mise en œuvre, de la gestion, du fonctionnement et/ou de l’entretien des aides à la navigation maritime à se laisser guider par ces normes et à les mettre en œuvre.

**CONCLUSION**

32 A l’avenir, le statut d’OIG servira au mieux les buts de l’actuelle AISM en tant qu’organisation technique. L’organisation s’engagera pleinement dans ce nouveau statut en définissant des normes de haut niveau qui seront claires, cohérentes et mondialement harmonisées, adoptées par son Assemblée générale pour l’amélioration et l’harmonisation des aides à la navigation maritime et des services connexes, y compris les STM et l’e-Navigation.

33 L’AISM est fermement convaincue que ce changement de statut bénéficiera aussi à l’OMI et à ses Etats membres, ainsi qu’à l’industrie maritime et à la communauté maritime au sens large. La nouvelle Convention IALA prévue donnera à l’organisation un statut juridique international parfaitement adapté assurant transparence et bonne gouvernance, et la mettra en position de travailler en étroite collaboration avec les gouvernements et les autres OIG, y compris l’OMI, et fera de ces travaux ceux d’une organisation technique internationale leader dans son domaine.

**Action par l’Assemblée**

34 L’Assemblée est invitée à prendre note de cette information.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | IMO-logo-rgb | *S* |

|  |  |
| --- | --- |
| ASAMBLEA  29ª sesión  Punto 19(d) del orden del día | A.29/INF/xx  Date  Original: INGLÉS[[1]](#footnote-1) |

**Relaciones con organizaciones no gubernamentales**

**Cambio de estatus**

**Presentado por la Asociación Internacional de Ayudas a la Navegación Marítima y Autoridades de Faros (IALA)**

|  |  |
| --- | --- |
| **RESUMEN** | |
| *Resumen ejecutivo:* | El presente documento aporta información sobre el cambio de estatus planificado de IALA, de una organización no gubernamental a una intergubernamental, lo que incluye la adopción de un nuevo instrumento de tratado. El nuevo estatus proporcionará un marco jurídico robusto, que asegurará la transparencia, el buen gobierno y facilitará la cooperación estrecha con otras organizaciones intergubernamentales y gobiernos en todo el mundo. |
| *Acción a emprender:* | Párrafo 34 |

1 El presente documento aporta información sobre las actuaciones realizadas hasta la fecha y las previstas por la Asociación Internacional de Ayudas a la Navegación Marítima y Autoridades de Faros (IALA) a fin de cambiar su estatus, de una organización no gubernamental (ONG) a una organización intergubernamental (OIG), asimismo destaca los motivos que llevaron a la decisión de IALA de convertirse en una OIG y de elegir un instrumento de tratado multilateral como la mejor vía para conseguir tal fin.

**UN NUEVO CONVENIO IALA**

**Resolución de la Asamblea General de la IALA**

2 El año pasado, la Asamblea General de IALA adoptó una resolución afirmando su firme convicción de que el estatus de OIG facilitaría mejor la consecución de sus fines en el siglo XXI y determinando que el nuevo estatus debería conseguirse lo antes posible, mediante el desarrollo de un convenio internacional (Resolución A.01 de la Asamblea General de 27 de mayo de 2014).

3 El nuevo «Convenio sobre la Organización Internacional de Ayudas a la Navegación Marítima» (Convenio IALA) reemplazará los existentes Estatutos de IALA y cumplirá los requisitos establecidos por la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados. Se presentará para su adopción en una futura conferencia diplomática. Una vez adoptado, quedará abierto para su firma por todos los miembros de las Naciones Unidas (ONU).

**Transición sin trabas**

4 El nuevo Convenio IALA previsto establecerá disposiciones para asegurar una transición sin trabas que garantice que las actividades de los órganos de IALA y su trabajo técnico en el ámbito de las ayudas a la navegación marítima continúen sin interrupción, y que sus responsabilidades para con la comunidad marítima no se vean mermadas y se mantengan al alto nivel de compromiso habitual.

5 El cambio de estatus marcará un hito importante en la vida de IALA. Sin embargo, de ninguna forma modificará el objeto principal de IALA: fomentar el movimiento seguro, económico y eficiente de las embarcaciones.

6 A escala mundial, se reconoce a IALA como la máxima organización que ostenta la responsabilidad de coordinar la mejora continua y la armonización de las ayudas a la navegación marítima y de los servicios relacionados. Pretende conseguirlo fomentando y facilitando la adopción de las normas más estrictas y practicables en materia de ayudas a la navegación marítima, mediante la cooperación internacional y el intercambio de información entre gobiernos y organizaciones intergubernamentales. Además, publica recomendaciones, guías, manuales y cursos modelo en beneficio de la comunidad marítima.

**Reforzar la cooperación internacional**

7 Durante décadas, IALA ha trabajado estrechamente con la OMI y otras organizaciones intergubernamentales y desea que dicha colaboración continúe y vaya a más. La elevación del estatus de IALA al de una OIG la convertirá en un equivalente de organizaciones como la OMI y la OHI, reforzando así la cooperación existente. Permitirá, además, una mayor participación a nivel gubernamental de los Estados en IALA, lo que ayudará a la consecución del objetivo de IALA de fomentar la máxima homogeneidad posible con respecto a las ayudas a la navegación.

8 Además, en este sentido, IALA tiene presente la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS/CNUDM) de 1982 que, según su Artículo 266, obliga a los Estados que son Partes de la misma a que cooperen «con organizaciones internacionales competentes» para fomentar el desarrollo y la transmisión de tecnología marítima. IALA promueve la cooperación técnica en todos los asuntos relacionados con el desarrollo y transmisión de los conocimientos especializados y la tecnología relacionados con las ayudas a la navegación marítima. En este contexto, está comprometida a mantenerse al día, según el caso, con las tecnologías emergentes y a trabajar estrechamente con sus miembros industriales en todo el mundo, así como con los organismos gubernamentales nacionales, autoridades de ayuda a la navegación marítima y organizaciones intergubernamentales. En particular, éstos últimos incluyen la OMI, la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), la Organización Meteorológica Mundial (OMM) y la Organización Hidrográfica Internacional (OHI).

**ANTECEDENTES**

**Perfil de la IALA**

9 Tras una conferencia de autoridades nacionales de faros celebrada en Scheveningen, en los Países Bajos, IALA se estableció el 1 de julio de 1957 como una asociación internacional sin ánimo de lucro, con una Secretaría permanente (cuya sede actual se encuentra en Saint Germain-en-Laye, cerca de París). Tiene como objeto general mejorar y armonizar las ayudas a la navegación marítima. La IALA se rige por una Asamblea General, mientras su Consejo de 24 miembros es el órgano ejecutivo. En la actualidad, IALA tiene Miembros Nacionales (organismos gubernamentales y autoridades competentes) provenientes de 77 países, 56 Miembros Asociados (otros organismos gubernamentales y organizaciones interesados), 120 Miembros Industriales (principalmente fabricantes de equipos y prestadores de servicios) y Miembros Honorarios.

10 En 1961, IALA fue una de las primeras ONG a las que se les concediera estatus consultivo en la OMI. Su importante aportación al trabajo de la OMI en el ámbito de la seguridad y eficiencia de la navegación deriva de sus conocimientos técnicos especializados de dispositivos, sistemas y servicios marítimos externos al buque. El desarrollo del Sistema de Identificación Automática, la del sistema GPS Diferencial, el Sistema de Balizamiento Marítimo, la orientación sobre los Servicios de Tráfico Marítimo y, más recientemente, los aspectos costeros del concepto de la e-navegación, liderado por la OMI, se encuentran entre los proyectos de alto relieve de IALA.

11 IALA desarrolla su trabajo técnico mediante una serie de comités de expertos, que principalmente se ocupan de cuatro amplias áreas que, sin ningún orden de prioridad en particular, son: la ingeniería de las ayudas a la navegación y la sostenibilidad, los requisitos para ayudas a la navegación y su gestión, los Servicios de Tráfico de Buques (VTS), y la e-navegación. Los resultados de este trabajo son objeto de amplia difusión a través de las publicaciones, manuales y otra documentación de IALA, incluidas las recomendaciones y guías.

**Sistema de Balizamiento Marítimo de IALA**

12Se reconoce y se ha implantado universalmente el Sistema de Balizamiento Marítimo de IALA. El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de las Naciones Unidas de 1974, según enmendado (SOLAS, Regla V/13) hace referencia a dicho sistema. En los años 70, existían alrededor de 30 sistemas diversos en el mundo, y el sistema armonizado ha hecho una contribución importante a la seguridad de la vida en el mar, a la seguridad y eficiencia de la navegación y a la protección del medio ambiente.

13 De forma similar, sus múltiples recomendaciones y guías establecen normas aceptadas a escala internacional, que los gobiernos nacionales se comprometen a tener en cuenta a la hora de cumplir sus obligaciones, de acuerdo con SOLAS, con respecto a la prestación de ayudas a la navegación marítima.

**Servicios de Tráfico de Buques (VTS)**

14 Algunos miembros de IALA son los principales grupos de interés de los VTS en los puertos y las vías navegables de todo el mundo. La base jurídica de los VTS se encuentra tanto en UNCLOS/CNUDM como en SOLAS.

15 Desde el principio, IALA ha liderado el desarrollo de las recomendaciones y directrices de la OMI relativas a los VTS. En 1968, la OMI adoptó la Recomendación A.158 relativa a los «Servicios Asesores en los Puertos». De naturaleza un tanto general, esta Recomendación fue revocada posteriormente por la Resolución A.578(14) sobre «Directrices Relativas a los Servicios de Tráfico de Buques», que se adoptó en 1985. Doce años más tarde, en 1997, se adoptó una nueva Resolución, la A.857(20), que revoca la Resolución A.578(14) y sigue en vigor a día de hoy.

16 El Anexo 2 de dicha Resolución contiene «Directrices Relativas a la Contratación, Calificación y Formación de Operadores VTS». El año siguiente, en 1998, se publicó la muy esperada «Recomendación sobre las Normas para la Formación y Certificación del Personal VTS» de IALA (V-103). A continuación, se publicaron una serie de cursos modelo, internacionalmente reconocidos, sobre la formación y calificación de las diferentes categorías de personal VTS, todos los cuales se pueden descargar de la página Web de la IALA sin coste alguno.

**La e-navegación**

17 A lo largo de la última década, IALA ha desempeñado un papel principal en el desarrollo de los aspectos costeros de la e-navegación a través de un comité técnico dedicado, así como de seminarios y talleres diseñados para mejorar los conocimientos tanto de los beneficios, como de las limitaciones de la e-navegación. Esta labor también supuso una colaboración estrecha con otras OIG, tales como la UIT y la OHI.

18 Más recientemente, ha realizado muchas aportaciones técnicas al desarrollo del Plan Estratégico de Implantación para la e-navegación de la OMI, que fue aprobado por el Comité de Seguridad Marítima en noviembre de 2014, así como a las propuestas relacionadas para los trabajos previstos, que se centrarán en soluciones prioritarias para la implantación de la e-navegación y se llevarán a cabo por el Subcomité de Navegación, Comunicaciones y Búsqueda y Rescate (Subcomité NCSR). La IALA estará muy implicada en el avance de este importante trabajo.

**Academia Mundial de la IALA (*IALA World-Wide Academy*)**

19 En el contexto del desarrollo marítimo, ha ido cobrando mayor importancia la concienciación de sus obligaciones entre los países menos desarrollados, conforme al derecho internacional, de prestar ayudas a la navegación marítima y VTS, ahí donde sean necesarias, así como la necesidad de asistirlos con formación y capacitación, lo que incluye la contratación y formación de un cuerpo de personal competente en dichas disciplinas. Se tomó, por lo tanto, la decisión de establecer la Academia Mundial de IALA (WWA, del inglés, *World-Wide Academy*), que se creó el 1 de enero de 2012 como una parte integral de la organización matriz, pero con financiación independiente.

20 El trabajo de la Academia sobre la capacitación se lleva a cabo de forma conjunta por IALA, OMI y OHI, de acuerdo con el espíritu de las iniciativas de la ONU, como la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible y «Unidos en la acción», destinadas a mejorar la cooperación entre las diversas agencias de la ONU y otras organizaciones.

21 Se espera que la demanda de los servicios de la Academia siga incrementándose a medida que se introduzca, a partir del año próximo, el Plan de Auditorías de los Estados Miembros de la OMI (IMSAS, del inglés, *IMO Member State Audit Scheme*), que pretende fomentar la implantación armonizada de los instrumentos obligatorios de la OMI. Por consiguiente, los Estados miembros tendrán que prepararse para las auditorías preceptivas de sus obligaciones, como Estados ribereños, relativas a la prestación de ayudas a la navegación marítima y servicios relacionados de acuerdo con SOLAS.

**ESTATUS DE OIG COMO EL CAMINO A SEGUIR**

**Marco jurídico robusto**

22 El nuevo Convenio IALA previsto convertirá a IALA en una entidad jurídica adecuada para seguir cumpliendo sus responsabilidades en el siglo XXI, con el apoyo de un marco jurídico robusto. Esto dará confianza a los Gobiernos que son miembros de IALA, así como a otros Gobiernos, organizaciones internacionales e intergubernamentales y grupos de interés marítimo, para contar inequívocamente con los conocimientos especializados de IALA y citar, como materiales de referencia de autoridad, sus publicaciones y otros documentos, tales como las normas, recomendaciones y guías de la misma. De esta forma, también se verá cumplido el objetivo común de la armonización y mejora a escala mundial de las ayudas a la navegación marítima.

**Asociación con otras OIG**

23 Los objetivos de IALA seguirán siendo complementarios, con una naturaleza consultiva y técnica, a los de OIG con el mismo estatus, como OMI, UIT y OHI. Trabajando juntas como OIG asociadas, con sus respectivos mandatos, roles y responsabilidades claramente definidos, apoyándose mutuamente y aceptados de común acuerdo, trabajarán con mayor eficacia mediante una mejor coordinación y una mayor integración de normas. Igualmente, será más fácil evitar cualquier solapamiento o duplicación y la resultante creación de sinergias optimizaría los recursos disponibles en beneficio de la seguridad marítima y de la protección del medio ambiente.

**Reconocimiento formal de las normas de la IALA**

24 La Visión Estratégica de IALA para los próximos 10 años establece dos objetivos principales:

* Garantizar que los sistemas de ayudas a la navegación y los servicios relacionados, incluidos la e-navegación, los VTS y las tecnologías emergentes, se armonicen mediante la cooperación internacional y la elaboración de normas.
* Asegurar, a través de la capacitación y del intercambio de conocimientos especializados, que todos los Estados ribereños contribuyan a una eficiente red mundial de ayudas a la navegación y servicios en aras de la seguridad de la navegación.

25 El reconocimiento formal de las normas de IALA a nivel gubernamental proporcionará un grado necesario de previsibilidad y creará certeza entre todos los grupos interesados, incluidas las entidades de la industria marítima, ya que sabrán lo que esperar y lo que se espera de ellos. Esto cobra mayor importancia en un mundo sometido a cambios rápidos y cada vez más complejo. La globalización, la velocidad del progreso tecnológico y las presiones medioambientales acumulativas plantean retos sin precedentes, que requieren soluciones exigentes, sin ambigüedad y robustas. La mejora de la armonización también se está haciendo más necesaria debido a la dependencia cada vez mayor de las tecnologías avanzadas y globales, incluida la utilización de satélites de comunicación.

26 Además, en este sentido, la creciente preocupación por el buen gobierno de los océanos requiere igualmente un enfoque hacia la formulación y elaboración de normas mejor coordinado, más estructurado e integrado. La utilización de los mares y océanos del mundo se está convirtiendo en más heterogénea e intensiva, con el consiguiente riesgo de usos que entren en conflicto en zonas marítimas restringidas, poniendo así en peligro la seguridad de buques y del tráfico marítimo e incrementando la preocupación de los Estados ribereños por la contaminación. UNCLOS/CNUDM va cobrando mayor importancia entre los Estados ribereños preocupados por proteger sus litorales, el medio marino y los diversos ecosistemas de las aguas bajo su jurisdicción. En los últimos años, cada vez hay más pruebas de que los países marítimos tradicionales de la OMI están priorizando sus intereses de Estado costeros como el factor decisivo de sus posiciones de negociación.

27 Se reconoce a la Academia Mundial de IALA como un centro de excelencia para la capacitación en regiones específicas, para que la prestación de servicios armonizados de ayuda a la navegación pueda lograrse mediante personal totalmente competente. Tener un estatus equivalente al de otros socios clave de «Unidos en la acción» optimizará aún más tal proceso.

**Naturaleza de alto nivel de las normas de la IALA**

28 En su capacidad como una OIG, IALA elaborará normas de alto nivel que cubrirán tanto la tecnología como los servicios, además de aportar documentos de orientación en forma de recomendaciones y guías.

29 Las normas de IALA conformarán un marco mundial general, basado en los resultados consolidados de la ciencia, la tecnología y la experiencia, y estarán encaminadas a fomentar el movimiento seguro y eficiente de embarcaciones en beneficio de la comunidad marítima. También aportarán una estructura útil para el trabajo técnico de IALA y optimizarán su aplicación y, por tanto, mejorarán la calidad y armonización de las ayudas a la navegación marítima a escala mundial.

**Naturaleza jurídica de las normas de IALA**

30 Las normas de IALA no serán vinculantes. No obstante, cuando se elija adoptar una norma de IALA, será un requisito cumplirla plena y efectivamente para alcanzar la conformidad.

31 IALA alentará y asistirá a los Estados ribereños y a las autoridades responsables de la regulación, establecimiento, gestión, operación y/o mantenimiento de ayudas a la navegación marítima a que se orienten por sus normas y las implanten.

**CONCLUSIÓN**

32 El estatus de OIG facilitará mejor la consecución de los objetivos de IALA como una organización técnica en el futuro. IALA estará plenamente comprometida con su nuevo estatus, elaborando normas de alto nivel, que sean claras, coherentes y armonizadas a nivel mundial, y adoptadas por su Asamblea General en aras de la mejora y la armonización de las ayudas a la navegación marítima y los servicios relacionados, incluidos los VTS y la e-navegación.

33 IALA cree firmemente que el cambio de estatus también redundará en beneficio de la OMI, así como de la industria del transporte marítimo y de la comunidad marítima más amplia. El nuevo Convenio previsto de IALA aportará un marco jurídico adecuado para garantizar la transparencia y el buen gobierno, que posicionará a IALA para trabajar en estrecha colaboración con los Gobiernos y otras OIG, incluida la OMI, y fomentará su trabajo como el principal organismo técnico en su ámbito.

**Acción a tomar por la Asamblea**

34 Se invita a la Asamblea a que tome nota de la información aportada.

1. Traducción, no oficial, al español realizada por Puertos del Estado. [↑](#footnote-ref-1)