

ASAMBLEA  
29ª sesión  
Punto 19(d) del orden del día

A.29/INF/xx  
Date  
Original: INGLÉS<sup>1</sup>

## 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

<sup>1</sup> Traducción, no oficial, al español realizada por Puertos del Estado.

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**

12 Se 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.