



# IALA

## BULLETIN

OF THE INTERNATIONAL ASSOCIATION  
OF MARINE AIDS TO NAVIGATION AND  
LIGHTHOUSE AUTHORITIES

2020 | 02 |

[www.iala-aism.org](http://www.iala-aism.org) | [contact@iala-aism.org](mailto:contact@iala-aism.org)







# 14<sup>TH</sup> IALA Symposium

Enhanced Maritime Safety and Efficiency by Connectivity

12 - 16 April 2021 Rotterdam | Netherlands

**12 to 16 April 2021**

<https://iala-rotterdam2021.nl/>

**Enhanced Maritime Safety and  
Efficiency by Connectivity**

**Topics:**

**Organisational and legal challenges**

**VTS in a digital world**

**Navigation safety, efficiency and security in a digital world**

**VTS qualifications, training and certification**

**VTS and MASS - Responsibilities and consequences**



**IALA**





---

## CONTENTS - SOMMAIRE - SUMARIO

---



# IALA

## BULLETIN

OF THE INTERNATIONAL ASSOCIATION  
OF MARINE AIDS TO NAVIGATION AND  
LIGHTHOUSE AUTHORITIES

2020 | 02 |

[www.iala-aism.org](http://www.iala-aism.org) | [contact@iala-aism.org](mailto:contact@iala-aism.org)



*Farol de Santo Antonio da Barra  
Photo by Tunisio Alves Filho*

# 1

## NOTICES

---

P 02 — EDITORIAL

P 06 — NEWS FROM IALA

# 2

## IALA ACTIVITIES

---

P 08 — COUNCIL 72

P 12 — SANTO ANTÔNIO DA BARRA LIGHTHOUSE  
IALA HERITAGE LIGHTHOUSE OF THE YEAR

P 16 — AIS IN A HISTORIC PERSPECTIVE BOOK

P 20 — WORLD MARINE ATON DAY CELEBRATION  
AND INTERNATIONAL AIDS TO NAVIGATION

P 22 — OBITUARY : IMO SECRETARY-GENERAL  
EMERITUS WILLIAM A O'NEIL CM CMG

P 24 — IMO SECRETARY-GENERAL EMERITUS  
WILLIAM A O'NEIL CM CMG  
A REFLECTION BY PAUL RIDGWAY

# 3

## WORLD-WIDE ACADEMY

---

P 25 — RELIGHTING SOMALIA FOR A BRIGHT  
FUTURE

# 4

## INDUSTRY FORUM

---



# A NOTE FROM THE SECRETARY-GENERAL'S DESK

Notwithstanding the COVID-19 pandemic restrictions IALA and the World-Wide Academy (WWA) are on track with their respective work programmes and planned activities.

Each of the four Committees will meet remotely once again, during March and April, in accordance with established procedures. The innovative working arrangements proved remarkably effective for their meetings in the latter part of 2020, when participants located in many different time zones were able to spread the work over a prolonged period of time. Participation was also noticeably high, even exceeding the usual, keen numbers. In total, 546 attendees from 35 countries and sister organisations logged on, and 139 participants attended for the first time.

This success is a great tribute to the flexibility of the committee and working group chairs, vice-chairs and indeed all participants. I thank them all for their tremendous efforts to maintain effective communication, which is so vital to the smooth and productive workings of IALA. The Secretariat staff, too, have been performing the many administrative and meeting coordinating tasks admirably well. I am truly proud of my colleagues for their positive attitude in embracing, almost overnight, the radically changed, working-from-home conditions and adapting to the use of different online tools with great efficiency.

The tenacity of the small WWA team, unable to undertake international travel to conduct physical meetings in remote locations, has been equally impressive. The successful work being delivered with remotely conducted meetings to progress the training and capacity-building project in Somalia, described in this Bulletin, is testimony to what can be achieved with sheer willpower and creativity.

The launch of webinars to air and discuss technical and practical issues related to the provision of marine aids to navigation has also proved very popular. They will therefore be continued into the future, post-pandemic, and are open to all interested stakeholders. Those interested in contributing a presentation should contact Ms Audrey Guinault, Communication Officer ([audrey.guinault@iala-aism.org](mailto:audrey.guinault@iala-aism.org)), or, for the WWA's "Cardinal Points" webinars, Mrs Gerardine Delanoye, Capacity Building and Resources Manager ([gerardine.delanoye@iala-aism.org](mailto:gerardine.delanoye@iala-aism.org)). Webinar dates and times, together with joining links, are available from the IALA website (<https://www.iala-aism.org/news-events/news/>). Recordings can be viewed on the IALA YouTube channel.

Face-to-face meetings remain IALA's preferred mode of operation and the Secretariat is planning for the Council and Committee meetings to take place as a hybrid event with a physical possibility,



at IALA Headquarters in St Germain-en-Laye, during the second half of this year. However, all participants are advised to consult the meeting calendar regularly on the website for updated information (<https://www.iala-aism.org/product-category/calendar/>). I look much forward to the 20<sup>th</sup> IALA Conference in 2022. The theme of the Conference will be "Marine Aids to Navigation - Innovation for a Sustainable Future". The call for abstracts closes on 31 March; further information and the abstract form are available from the website (<https://www.iala-aism.org/news-events/news/-refer-entry-of-21-December-2020>).

Meanwhile, the Industrial Members' Committee, which conducted its Mid-Term Assembly online last October, has decided to develop a Code of Conduct, in consultation with the Secretariat. The draft document will be presented at the 14<sup>th</sup> General Assembly, which will convene during the Conference (scheduled from 28 May to 4 June 2022).

All information on the postponed 2020 IALA Symposium is available from the official website



(<https://iala-rotterdam2021.nl>). The Netherlands Ministry of Infrastructure and Water Management has been finalizing the details of the reconstituted programme - on the theme of "*Enhanced Maritime Safety and Efficiency by Connectivity*" - together with the online registration arrangements. It will be a full, five-day online event, broadcast live from the City of Rotterdam from 12 to 16 April, and I look forward to the customary, worldwide participation.

By addressing, for the first time in combination, Vessel Traffic Services (VTS) and e-Navigation, the Symposium aims to stimulate discussions on the use of digital technologies in the implementation of shore-based maritime information and communication services that are vital to safety of navigation. Maritime digitalization is a key concern of IALA. It is also increasingly relevant in view of trials with various forms of 'autonomous' shipping gaining traction. In this regard, I draw attention to the first, five-day workshop on autonomy in

shipping to address the need for harmonized standards. It will be held virtually from 24 to 28 May.

I am pleased to report that Ms Annick Girardin, Minister for Maritime Affairs of France, signed the Convention on the International Organization for Marine Aids to Navigation on 27 January 2021 on behalf of the French Republic. The Convention is now open for signature by interested States during the next 12 months. Thereafter, it will be open for accession by any State that is a member of the United Nations (UN). I am confident of speedy progress as many of the 50 States who agreed to adopt the Convention at the Diplomatic Conference held in Kuala Lumpur in February 2020 indicated their readiness to sign it. The text is now also ready in the six official languages of the UN.

With digital publishing increasingly taking the upper hand, this will be the last edition of the Bulletin as a printed publication. Its long-established provision of Council reports, important updates on IALA and WWA activities, and the Industry Forum with technical features will however continue via the regularly e-mailed, electronic newsletter - the e-Bulletin.

**Francis Zachariae**





# UN MESSAGE DU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL

Malgré les restrictions liées à la pandémie de la Covid-19, l'AIMS et l'Académie mondiale (WWA) sont en phase avec leurs programmes de travail respectifs et les activités prévues.

Chacune des quatre Commissions se réunira à distance une fois de plus en mars et en avril selon les procédures mises en place. Les modalités de travail innovantes se sont révélées remarquablement efficaces pour leurs sessions organisées vers la fin de l'année 2020, lorsque des participants situés dans de fuseaux horaires différents ont pu étaler les travaux sur une longue période. La participation était également sensiblement élevée, dépassant même les chiffres habituels. Au total, 546 participants de 35 pays et organisations sœurs se sont connectés, et 139 participants participaient pour la première fois

Ce succès est un grand hommage à la flexibilité des présidents et vice-présidents des commissions et des groupes de travail, et bien entendu de tous les participants. Je tiens à les remercier tous pour les efforts considérables qu'ils ont déployés afin de maintenir une communication efficace, si essentielle au bon fonctionnement et à la productivité de l'AIMS. Le personnel du Secrétariat a lui aussi accompli un travail admirable tant sur le plan administratif que de la coordination des réunions. Je suis vraiment fier de mes collègues pour l'attitude positive dont ils ont fait preuve en acceptant presque du jour au lendemain les conditions de travail radicalement différentes de travail à domicile et en s'adaptant à l'utilisation de nouveaux outils de travail en ligne avec une grande efficacité. La ténacité de la petite équipe de l'Académie, dans l'impossibilité d'entreprendre des voyages à l'international pour mener des réunions physiques dans des endroits éloignés, a été tout aussi impressionnante. Le succès du travail fourni par des réunions menées à distance afin de progresser dans la formation et le projet de renforcement des capacités en Somalie décrit dans ce bulletin témoigne de ce qui peut être accompli par pure volonté et créativité.

Le lancement des webinaires pour diffuser et discuter des questions techniques et pratiques en relation avec la fourniture des aides à la navigation s'est avéré tout aussi populaire. De ce fait, ils se poursuivront dans le futur après la pandémie et sont ouverts à toutes les parties intéressées. Les dates et horaires des webinaires ainsi que les liens pour y participer sont disponibles sur le site internet de l'AIMS, (<https://www.iala-aism.org/news-events/news/>). Les enregistrements peuvent être visionnés depuis la chaîne Youtube de l'AIMS.

Les réunions en face à face restent le mode de fonctionnement préféré de l'AIMS. De ce fait, j'espère qu'il sera possible pour le Conseil de tenir sa session du milieu de l'année (73<sup>ème</sup>) à Rio de Janeiro. Ce serait également une bonne occasion pour notre membre national brésilien de mettre le Conseil au courant des dernières avancées sur les préparatifs de la 20<sup>ème</sup> conférence en 2022. Le thème de la Conférence sera « *Les Aides à la Navigation Maritime - Innovation pour un Avenir Durable* ». L'Appel de résumés se termine le 31 mars une information complémentaire ainsi que le formulaire de résumés sont disponibles sur le site internet (<https://www.iala-aism.org/news-events/news/> - se référer à l'ajout du 21 décembre 2020).

Entre-temps, le Comité des membres Industriels qui a tenu son Assemblée de mi-parcours par visioconférence au mois d'octobre dernier, a décidé de développer un Code de Conduite en consultation avec le Secrétariat. Le projet de ce document sera présenté à la 14<sup>ème</sup> Assemblée Générale qui se tiendra lors de la Conférence (prévue du 28 mai au 4 juin 2022). Le Secrétariat prévoit également la tenue physique des réunions

de Commissions au siège à St Germain-en-Laye, durant la seconde moitié de cette année. Il est conseillé aux participants de consulter régulièrement le calendrier des réunions sur le site internet pour une information à jour (<https://www.iala-aism.org/product-category/calendar/>).

Toutes les informations sur le symposium 2020 qui avait été reporté sont disponibles sur le site officiel (<https://iala-rotterdam2021.nl>). Le Ministre néerlandais des Infrastructures et de la Gestion de l'Eau finalise les détails du programme reconstitué. - sur le thème "Sécurité maritime et efficacité renforcées grâce à la connectivité" - ainsi que les modalités d'inscription en ligne. Il s'agira d'un événement en ligne sur cinq jours complets diffusé en direct depuis Rotterdam du 12 au 16 avril, et j'attends avec impatience les participants du monde entier comme d'habitude.

En combinant pour la première fois les services de trafic maritime (VTS) et la E-Navigation, le Symposium entend stimuler les discussions sur l'utilisation des technologies numériques dans la mise en place des services d'information et de communication maritimes terrestres qui sont vitaux pour la sécurité de la navigation. La numérisation maritime est une préoccupation majeure à l'AIMS. Elle est également de plus en plus pertinente compte tenu des essais divers en matière de transports maritimes « autonomes » qui gagnent en popularité. A cet effet, j'attire votre attention sur le premier atelier de cinq jours sur "le transport maritime autonome" pour répondre à la nécessité d'harmoniser les normes. Il se tiendra virtuellement du 24 au 28 mai. Je suis heureux de vous informer que Mme Annick Girardin, Ministre français des Affaires maritimes a signé la Convention sur l'Organisation Internationale pour les Aides à la navigation Maritime le 27 Janvier 2021 au nom de la République française. La Convention est maintenant ouverte à la signature par les Etats concernés pour les 12 prochains mois. Ensuite, elle sera ouverte à l'adhésion de tout Etat membre des nations unies (ONU). Je suis confiant dans une progression rapide dans la mesure où plusieurs des 50 états signataires qui ont donné leur accord pour l'adoption de la Convention à la Conférence Diplomatique qui s'est tenue à Kuala Lumpur en février 2020 ont fait savoir qu'ils étaient prêts à la signer. Le Texte est maintenant prêt dans les six langues officielles de l'ONU.

Avec l'édition numérique qui a pris de plus en plus le dessus, ceci sera la dernière édition papier du bulletin. Sa longue tradition des rapports du Conseil, des mises à jour importantes sur les activités de l'AIMS et de l'Académie et le Forum de l'industrie avec ses caractéristiques techniques continueront toutefois via l'envoi régulier des courriers électroniques, la newsletter électronique - le e-Bulletin.

**Francis Zachariae**





## MENSAJE DEL SECRETARIO GENERAL

A pesar de las restricciones relacionadas con la pandemia de Covid-19, IALA y la Academia Mundial (WWA) mantienen sus compromisos con sus respectivos programas de trabajo y actividades planificadas.

Cada una de las cuatro comisiones se reunirá de forma remota una vez más en marzo y abril de acuerdo con los procedimientos establecidos. Los nuevos mecanismos de trabajo demostraron ser notablemente efectivos para las sesiones celebradas hacia fines de 2020, cuando los participantes procedentes de distintas zonas horarias pudieron distribuirse el trabajo durante para un largo período. La participación también fue considerablemente alta, incluso superando las cifras habituales. Un total de 546 participantes de 35 países y organizaciones hermanas asistieron virtualmente, y 139 participantes participaron por primera vez.

Este éxito es un gran tributo a la flexibilidad de los presidentes y vicepresidentes de los comités y grupos de trabajo, y por supuesto de todos los participantes. Quiero agradecerles a todos por el tremendo esfuerzo que pusieron en mantener una comunicación efectiva, tan esencial para el correcto funcionamiento y productividad de IALA. El personal de la Secretaría también hizo un trabajo admirable tanto en lo administrativo como en la coordinación de reuniones. Estoy muy orgulloso de mis compañeros por la actitud positiva que han mostrado al aceptar las condiciones laborales tan diferentes de trabajar desde casa casi de la noche a la mañana y adaptarse al uso de las nuevas herramientas de trabajo online con gran eficacia. Igualmente impresionante ha sido la tenacidad del pequeño equipo de la Academia al no poder realizar viajes internacionales para llevar a cabo reuniones presenciales en lugares remotos. El éxito del trabajo proporcionado por las reuniones a distancia para promover el proyecto de capacitación y desarrollo de capacidades en Somalia descrito en este boletín es un testimonio de lo que se puede lograr con pura voluntad y creatividad.

Igualmente popular ha sido el lanzamiento de seminarios web para difundir y discutir cuestiones técnicas y prácticas en relación con la provisión de ayudas a la navegación. Por tanto, continuarán en el futuro incluso después de la pandemia y están abiertos a todas las partes interesadas. Quienes deseen contribuir con una presentación pueden ponerse en contacto con la Sra.

Las fechas y horas de los seminarios web, así como los enlaces para participar, están disponibles en la web de IALA (<https://www.iala-ism.org/news-events/news/>). Las grabaciones se pueden ver en el canal de Youtube de IALA. Las reuniones cara a cara siguen siendo el modo de funcionamiento preferido de IALA. Por lo tanto, espero que el Consejo pueda celebrar su período de sesiones de mitad de año (73º) en Río de Janeiro. También sería una buena oportunidad

para que nuestro miembro nacional brasileño actualice al Consejo sobre los últimos avances en los preparativos para la 20ª conferencia en 2022. El tema de la conferencia será "Ayudas a la navegación marítima: innovación para un futuro sostenible". La convocatoria de resúmenes finaliza el 31 de marzo. La información adicional, así como el formulario de resumen, están disponibles en la web (<https://www.iala-ism.org/news-events/news/> - consulte la aportación del 21 de diciembre de 2020).

Mientras tanto, el Comité de Miembros Industriales, que celebró su Asamblea de mitad de período por videoconferencia el octubre pasado, decidió desarrollar un Código de Conducta en consulta con la Secretaría. El borrador de este documento será presentado a la XIV Asamblea General que se realizará durante la Conferencia (programada del 28 de mayo al 4 de junio de 2022).

La Secretaría también está planificando la celebración presencial de las reuniones de los Comités en la sede de St Germain-en-Laye, durante el segundo semestre de este año. Se recomienda a los participantes que consulten periódicamente el calendario de reuniones en el sitio web para obtener información actualizada (<https://www.iala-ism.org/product-category/calendar/>). Toda la información sobre el simposio pospuesto de 2020 está disponible en la web oficial (<https://iala-rotterdam2021.nl>). El ministro holandés de Infraestructura y Gestión del Agua está ultimando los detalles del programa reconstruido. - sobre el tema «Seguridad marítima y mayor eficiencia gracias a la conectividad» - así como los procedimientos de registro en línea. Será un evento virtual completo de cinco días transmitido en vivo desde Rotterdam del 12 al 16 de abril, y espero con ansias la amplia participación de todo el mundo como de costumbre.

Al combinar por primera vez los Servicios de Tráfico Marítimo (VTS) y la navegación electrónica, el Simposio pretende estimular los debates sobre el uso de tecnologías digitales en el establecimiento de servicios de información y comunicaciones marítimas terrestres que son vitales para la seguridad de la navegación. La digitalización marítima es una de las principales preocupaciones de IALA. También es cada vez más relevante dados los diversos intentos de transporte marítimo "autónomo" que están ganando popularidad. Con este fin, llamo su atención sobre el primer taller de cinco días sobre «Transporte Marítimo Autónomo» para abordar la necesidad de armonización de normas. Se realizará virtualmente del 24 al 28 de mayo.

Me complace informarle que la Sra. Annick Girardin, Ministra de del Mar de Francia, firmó la Convención sobre la Organización Internacional de Ayudas a la Navegación Marítima el 27 de enero de 2021 en nombre de la República Francesa. La Convención está ahora abierta a la firma de los Estados interesados durante los próximos 12 meses. Posteriormente, se mantendrá abierta a la adhesión de cualquier estado miembro de las Naciones Unidas (ONU). Confío en el rápido progreso, ya que varios de los 50 estados signatarios que acordaron la adopción de la Convención en la Conferencia Diplomática celebrada en Kuala Lumpur en febrero de 2020 han indicado que están listos para firmarla. El texto ya está disponible en los seis idiomas oficiales de la ONU. Con la edición digital ganando terreno, esta será la última edición impresa del boletín. Su larga tradición de informes del Consejo, actualizaciones importantes sobre las actividades de la IALA y la Academia y el Comité Industrial con sus características técnicas continuará sin embargo a través del envío regular de correos electrónicos, la newsletter digital - el boletín digital.

**Francis Zachariae**



## NEWS FROM IALA

### NEW PUBLICATIONS

The 72<sup>nd</sup> session of the IALA Council was held by video conference from 8 to 10 December 2020 and approved the following new documents:

#### RECOMMENDATIONS

- R1016 Mobile Marine Aids to Navigation, Ed2.0, Dec 2020.
- R1020 Terrestrial Radionavigation Services, Ed1.0, Dec 2020.
- R0119 Establishment of VTS, Ed4.0, Dec 2020.
- R0103 (V-103) Training and Certification of VTS personnel, Ed3.0, Dec 2020.
- R1021 Marine Aids to Navigation Awareness for Mariners, Ed1.0, Dec 2020.

#### NEW AND REVISED GUIDELINES

- G1154 The use of Mobile AtoN, Ed1.0, Dec 2020.
- G1155 The development of a description of a maritime service in the context of e-Navigation, Ed1.0, Dec 2020.
- G1143 The Unique Identifiers for Maritime Resources, Ed2.0, Dec 2020.
- G1135 Effective Intensity, Ed2.0, Dec 2020.
- G1150 Establishing, Planning and Implementing VTS, Ed2.0, Dec 2020.
- G1156 Recruitment, Training and Certification of VTS personnel, Ed1.0, Dec 2020.
- G1089 Provision of a VTS, Ed2.0, Dec 2020. (This Guideline may be subject to amendment depending on the proceedings of the IMO Assembly in December 2021).
- G1157 Web Service based S-100 Data Exchange, Ed1.0, Dec 2020.
- G1158 VDES R-Mode, Ed1.0, Dec 2020.

#### UPCOMING EVENTS

- VTS-ENAV Symposium: 12-16 April 2021, Virtual event
- Workshop on MASS: 24-28 May 2021, Virtual meeting
- Council 73: 7-11 June 2021, Virtual meeting
- Workshop on Cybersecurity in AtoN Operations: 1-5 November 2021, Quebec, Canada

### NEW MEMBERS

#### ASSOCIATE MEMBERS

- Victorian Regional Channel Authority, Australia
- Port of Antwerp, Belgium
- Engie Fabricom, Belgium
- Cerema EMF, France
- The Sazakawa Peace Foundation, Japan

#### INDUSTRIAL MEMBERS

- Sternula APS, Denmark
- AMG Microwave, France
- Offshore Maritime Subsea Advanced Technologies Inc., Philippines
- Cyprus Turkish Coastal Safety and Salvage Limited Company, Turkey
- Anayurt Savunma San Ltd Şti, Turkey
- Koç Bilgi ve Savunma Teknolojileri A.Ş.(KoçSavunma), Turkey
- PT Lestari Marina Utama, Indonesia
- PT Geotindo Mitra Kencana, Indonesia
- Nash Maritime Ltd, United Kingdom
- Xanatos Marine Ltd, Canada (reinstated)

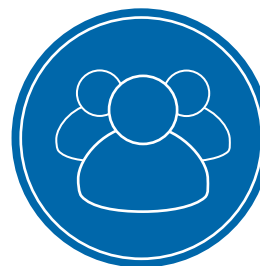
#### DISCONTINUED MEMBERSHIPS

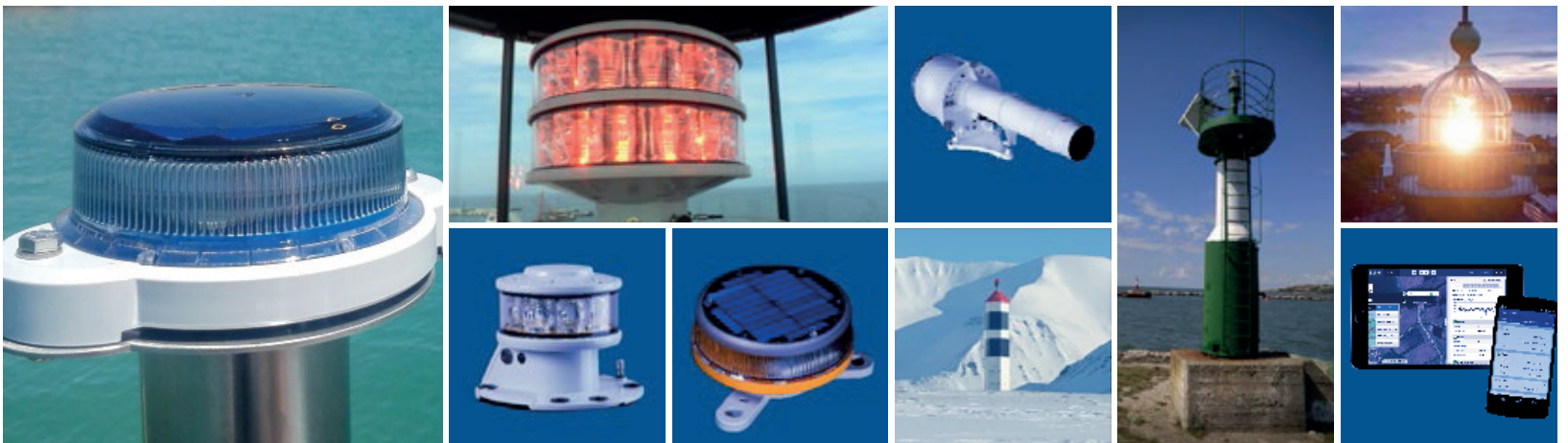
#### INDUSTRIAL MEMBERS

- M/S Navaid Energy Private Ltd, India
- IRM Offshore and Marine Engineers Pvt. Ltd, India
- Kosolar Co., Ltd, Rep of Korea
- Dongjoo Engineering Co., Ltd, Rep of Korea

#### ASSOCIATE MEMBERS

- ITO S.r.l, Italy





## WE SHOW THE WAY

Our marine lanterns are trusted by marine authorities, coast guards, navies and ports around the world. Together with our global distributor network, we are able to serve our customers locally in all longitudes and latitudes.

Contact us for more information on our products and services:

[sales@sabik-marine.com](mailto:sales@sabik-marine.com)

[www.sabik-marine.com](http://www.sabik-marine.com)

**SABIK**  
**MARINE**





## 72<sup>ND</sup> SESSION OF THE IALA COUNCIL

THE COUNCIL MET FOR ITS 72<sup>ND</sup> SESSION FROM 8<sup>TH</sup> TO 10<sup>TH</sup> DECEMBER 2020 VIRTUALLY BY VIDEO CONFERENCE. MS KIM, YOUNG-SHIN, IALA PRESIDENT, WAS IN THE CHAIR. ALL COUNCILLORS WERE PRESENT OR REPRESENTED.

### SECRETARY-GENERAL REPORT

Since the last Council meeting in June, the world has still been in the grip of the COVID-19 Pandemic and the Staff has continued all the precautionary measures to avoid further transmission of the virus in our domain. These measures have involved the cancellation or postponement, as appropriate, of meetings, and halting the staff's travel for the purpose of conducting missions.

The Secretariat with the support of the PAP has implemented special working arrangements for virtual meetings of the Committees and other subsidiary bodies of IALA. These working arrangements are uniform across all committees and are extraordinary in nature due to exceptional circumstances that prohibit face-to-face meetings in the usual manner. Similar arrangements will be used for the meetings at least until summer 2021 if the situation does not improve.

The Secretariat has mainly been working from home since the outbreak of the COVID-19 Pandemic. The HQ in Saint-Germain-en-Laye is regularly visited in order to ensure the smooth running of the Association and to make sure that all technical facilities are up to date during the major meetings.

### POLICY ADVISORY PANEL

Deputy Secretary-General and Chair of the Policy Advisory Panel, Omar Frits Eriksson provided a summary of the 40<sup>th</sup> meeting of the Policy Advisory Panel which was held virtually over three online sessions.

The Panel discussed relevant matters at hand, such as MASS, the development of S-200 Product Specifications, the usage of the Maritime Resource Name (MRN) and the need to provide input to IMO on the revision of the IMSAS Auditor Manual with respect to Aids to Navigation and VTS.

The development of the next Committee work program for the work periode after the next Conference was initiated.

The virtual format of committee meetings was discussed at length, and there was general satisfaction with the new Committee Dashboard concept, which was designed to provide all Committee participants with an overview of what is going on in each of the committees.

The Secretariat will develop this concept further and continue its usage, also after returning to normal face to face meetings, once the pandemic is over.

It was believed that the lessons learnt with these dashboards would enable IALA to conduct a kind of hybrid committee sessions with most attendees participating physically, while some will participate virtually for various reasons.

### CHANGE OF STATUS

The Secretary-General mentioned that the Convention of the International Organization for Marine Aids to Navigation was

adopted, which meant that the text is agreed by 50 States. Many of these have indicated that they were ready to sign the Convention as soon as it would be open for signatures.

The next step for the Secretariat was to prepare the General Regulations in a draft based on the adopted Convention. The draft General Regulation will be approved at the first General Assembly of the new Organization.

A draft HQ Agreement was being prepared by the French Ministry for Europe and Foreign Affairs. This will be discussed in the Legal Advisory Panel and finalized in due time before the entry into force of the Convention.

The councillor for France explained that the signing ceremony as agreed in Kuala Lumpur was originally planned during the World Peace Forum in Paris 11 - 13 November. The Forum had unfortunately to be cancelled due to the pandemic and was conducted as a virtual event. The virtual forum was not suited for the signing of the Convention. The Convention would be signed by the French Minister for Marine Affairs in January 2021 during a small ceremony in Paris and that the convention at the same time will open for signatures from interested States. This will be communicated together with the procedures for signing as soon as possible via the normal diplomatic channels to all concerned governments. The Convention will be open for signatures for the next 12 months. The Convention will be open for accession by any State that is a member of the United Nations which has not signed the Convention from the day after the date on which this Convention closes for signature in accordance with the Convention article 18.

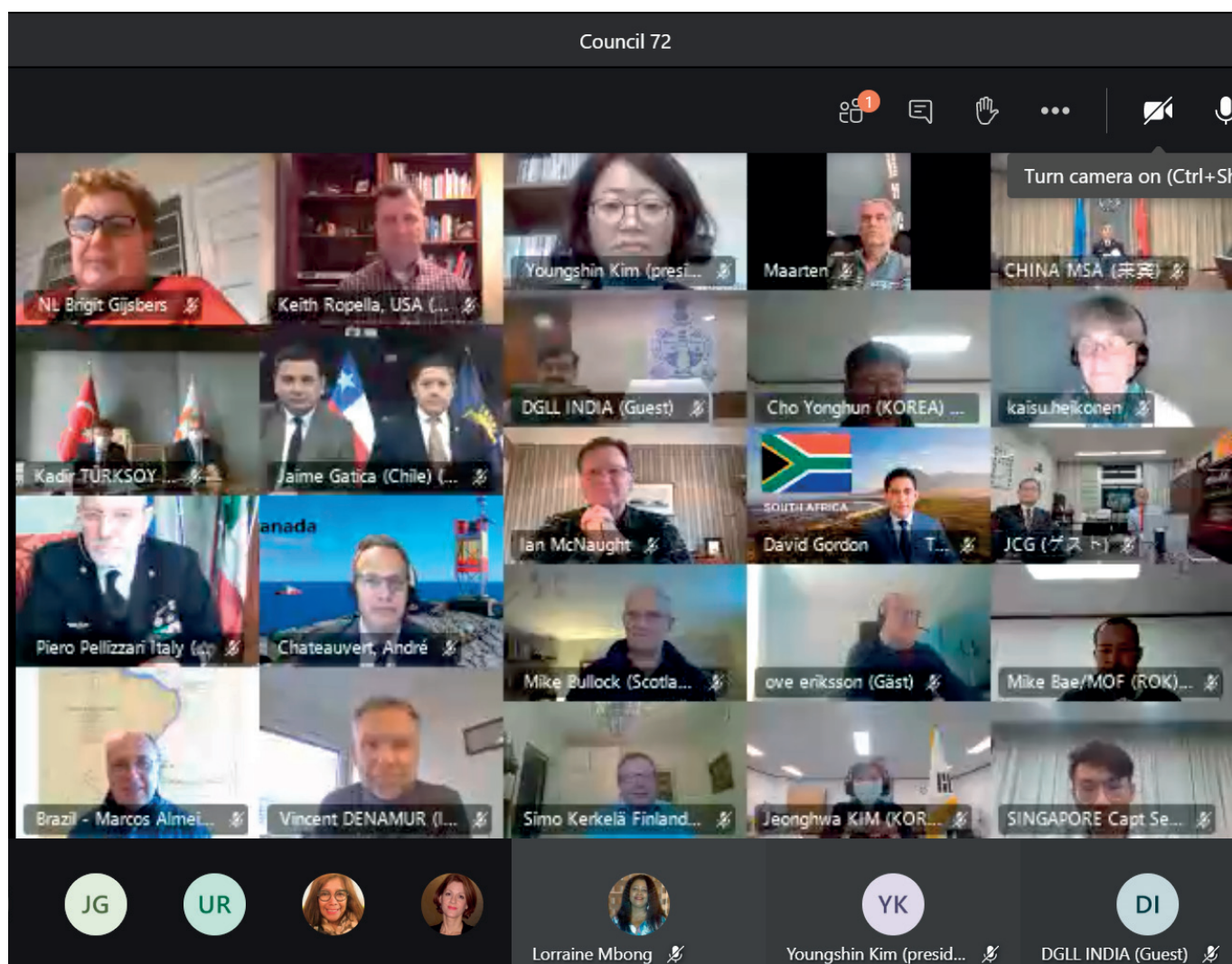
### LEGAL ADVISORY PANEL

The LAP meeting was held virtual on 13 to 15 October with good participation from around the world.

The meeting reviewed the text of the Council Decision on Transitional Arrangements from the KL Convention, reviewed the Basic Documents, considered an input paper from ARM on the revision of the IMSAS Manual 2014 Annex 3 and considered another input paper from ARM about IALA Regions at the Poles.

### INDUSTRIAL MEMBERS COMMITTEE

The meeting of the IMC was held by video conference on the 6 October 2020 from 0900-



1100 UTC. The meeting was chaired by the president Mr Marcel Tetu and was attended by 29 participants. The main topics discussed were the planning of the conference in Brazil in 2022 and the change in the terms of reference for the IMC as well as the introduction of code of conducted for Industrial members to be developed.

**TECHNICAL OPERATIONS**

The Council approved five recommendations and nine guidelines. The documents are referenced page 6 of this Bulletin. The Secretariat organized a series of webinars to describe the content of these documents. The webinars were all recorded and can be watched on the IALA Youtube channel.

**FINANCES**

A new presentation of the budget was presented, based on the format of the audited financial statements.

The 2021 budget was established on the assumption that the global economic situation would return to normal by the middle of the year.

A letter was also sent from the Secretariat to the members in difficulty. This action has resulted in many positive reactions from members and better collection of contributions in November and December.

**THE WORLD-WIDE ACADEMY**

In his capacity as the Dean of the World-Wide Academy, Omar Frits Eriksson reported that the World-Wide Academy continued its successful work on education, training and capacity building.

This year, the Pandemic has made it difficult for the Academy to produce its traditional results (requiring an extensive travel activity) and the Academy has therefore worked hard on developing its on-line value proposition and to improve its ability to produce results, despite the Pandemic.

**MEMBERSHIP AND OTHER MATTERS**

The Council ended its 72<sup>nd</sup> session by reviewing membership matters (please refer to Page 6 for new and discontinued memberships) and hearing on the latest developments in the communication domain: Website, Bulletin, Social Media. Video conference facilities for the Committee meetings will be considered to ease participation by some members.



## 72<sup>ÈME</sup> SESSION DU CONSEIL DE L'AIMS

Le Conseil s'est réuni pour sa 72<sup>ème</sup> session du 8 au 10 décembre 2020 virtuellement par vidéoconférence. Mme KIM, Young-shin, présidente de l'AIMS, présidait. Tous les conseillers étaient présents ou représentés.

### RAPPORT DU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL

Depuis la dernière réunion du Conseil en juin, le monde est toujours sous l'emprise de la pandémie de COVID-19 et le personnel a poursuivi toutes les mesures de précaution pour éviter de nouvelles transmissions du virus. Ces mesures ont entraîné l'annulation ou le report, selon les cas, de réunions et l'arrêt des déplacements du personnel pour effectuer des missions.

Le Secrétariat, avec l'appui du PAP, a mis en place des modalités de travail spéciales pour les réunions virtuelles des commissions et autres organes subsidiaires de l'AIMS. Ces modalités de travail sont uniformes dans toutes les commissions et sont de nature extraordinaire en raison de circonstances exceptionnelles qui empêchent la tenue des réunions en présentiel, ce qui est habituellement la norme. Des dispositions similaires seront utilisées pour les réunions au moins jusqu'à l'été 2021 si la situation ne s'améliore pas.

Le Secrétariat travaille principalement à domicile depuis le début de la pandémie COVID-19. Le siège de Saint-Germain-en-Laye est régulièrement visité afin d'assurer le bon fonctionnement de l'Association et de s'assurer que toutes les installations techniques sont à jour pour les futures réunions.

### COMITÉ CONSULTATIF SUR LES PROGRAMMES TECHNIQUES

Le Vice-Secrétaire général et Président du Comité consultatif sur les programmes techniques, Omar Frits Eriksson a présenté un résumé de la 40<sup>ème</sup> réunion du PAP, qui s'est déroulée en trois sessions en ligne. Le comité a discuté des questions pertinentes à l'étude, telles que MASS, le développement des spécifications de produit S-200, l'utilisation du nom de la ressource maritime (MRN) et la nécessité de fournir une contribution à l'OMI sur la révision du manuel IMSAS en ce qui concerne Aides à la navigation et VTS.

Le développement du prochain programme de travail du Comité pour la période après la prochaine conférence a été lancé.

Le format virtuel des réunions des commissions a été longuement débattu, et le nouveau concept de tableau de bord des commissions a été jugé très satisfaisant. Il a été conçu pour donner à tous les participants aux commissions un aperçu de ce qui se passe dans chacune des réunions.

Le Secrétariat développera davantage ce concept et continuera son utilisation, également après le retour aux réunions normales en face à face, une fois la pandémie terminée.

Il semble que les leçons tirées de l'implémentation de ces tableaux de bord permettraient à l'AIMS de mener une sorte de sessions de commission hybride avec la plupart des participants présents physiquement, tandis que certains participeraient virtuellement pour diverses raisons.

### CHANGEMENT DE STATUT

Le Secrétaire général a indiqué que la convention de l'Organisation internationale pour les aides à la navigation maritimes a été adoptée, le texte ayant été approuvé par 50 États. Nombre d'entre eux ont indiqué qu'ils étaient prêts à signer la convention dès qu'elle serait ouverte à la signature.

La prochaine étape pour le Secrétariat consistait à préparer le règlement général dans un projet basé sur la convention adoptée. Le projet de règlement général sera approuvé lors de la première assemblée générale de la nouvelle organisation.

Un projet d'accord de siège est en cours de préparation par le ministère français de l'Europe et des Affaires étrangères. Cette question sera examinée au sein du Comité consultatif juridique et finalisée en temps voulu avant l'entrée en vigueur de la convention.

Le conseiller pour la France a expliqué que la cérémonie de signature convenue à Kuala Lumpur avait été initialement prévue lors du Forum mondial de la paix à Paris du 11 au 13 novembre. Le Forum a malheureusement dû être annulé en raison de la pandémie et s'est déroulé comme un événement virtuel. Le forum virtuel n'était pas adapté pour la signature de la convention. La convention serait signée par la Ministre de la Mer en janvier 2021 lors d'une petite cérémonie à Paris et serait donc en même temps ouverte aux signatures des États intéressés. Cela sera communiqué avec les procédures de signature dès que possible par les voies diplomatiques normales à tous les gouvernements concernés. La

convention sera ouverte aux signatures pendant les 12 prochains mois. La convention sera ensuite ouverte à l'adhésion de tout État qui est membre de l'Organisation des Nations Unies qui n'a pas signé la convention à compter du lendemain de la date à laquelle la présente convention se terminera à la signature conformément à l'article 18 de la convention.

### COMITÉ CONSULTATIF JURIDIQUE

La réunion du LAP s'est tenue virtuellement du 13 au 15 octobre avec une bonne participation du monde entier.

La réunion a examiné le texte de la décision du Conseil sur les dispositions transitoires de la convention de Kuala Lumpur, examiné les documents de base, examiné un document de contribution de l'ARM sur la révision de l'annexe 3 du manuel IMSAS 2014 et examiné un autre document de contribution de l'ARM sur les régions des Pôles.

### COMITÉ DES MEMBRES INDUSTRIELS

La réunion de l'IMC s'est tenue par vidéoconférence le 6 octobre 2020 de 9h00 à 11h00 UTC. La réunion était présidée par M. Marcel Tetu et a réuni 29 participants. Les principaux sujets abordés ont été la planification de la conférence au Brésil en 2022 et le changement des termes de référence de l'IMC ainsi que l'introduction d'un code de conduite pour les membres industriels à développer.

### OPÉRATIONS TECHNIQUES

Le Conseil a approuvé cinq recommandations et neuf guides. Les documents sont référencés à la page 6 de ce Bulletin. Le Secrétariat a organisé une série de webinaires pour décrire le contenu de ces documents. Les webinaires ont tous été enregistrés et peuvent être visionnés sur la chaîne Youtube IALA.

### FINANCES

Une nouvelle présentation du budget a été présentée, basée sur le format des états financiers audités.

Le budget 2021 a été établi sur l'hypothèse que la situation économique mondiale reviendrait à la normale d'ici le milieu de l'année.

Une lettre a également été envoyée par le Secrétariat aux membres en difficulté. Cette action a donné lieu à de nombreuses réactions positives de la part des membres et à une meilleure collecte des contributions en novembre et décembre.

### L'ACADÉMIE MONDIALE

En sa qualité de doyen de l'académie mondiale, Omar Frits Eriksson a indiqué que l'académie mondiale avait poursuivi son travail fructueux sur l'éducation, la formation et le renforcement des capacités.

Cette année, la pandémie a rendu difficile pour l'académie de poursuivre ses activités habituelles (nécessitant un nombre de voyage important) et l'académie a donc travaillé dur pour développer ses programmes en ligne et améliorer sa capacité à poursuivre son activité, malgré la pandémie.

### ADHÉSIONS ET AUTRES QUESTIONS

Le Conseil a terminé sa 72<sup>ème</sup> session en examinant les questions d'adhésion (veuillez-vous reporter à la page 6 pour les nouvelles adhésions et radiations) et en écoutant les derniers développements dans le domaine de la communication: site Web, bulletin, réseaux sociaux.

Des installations de vidéoconférence pour les réunions des commissions seront envisagées pour faciliter la participation de certains membres.



## 72ª SESIÓN DEL CONSEJO DE IALA

El Consejo se reunió para su 72ª sesión el 8 al 10 de diciembre de 2020 por videoconferencia. La Sra. KIM, Young-shin, presidió el Consejo. Todos los consejeros estuvieron presentes o representados.

### INFORME DEL SECRETARIO GENERAL

Desde la última reunión del Consejo en junio, el mundo todavía estaba sufriendo las repercusiones por la pandemia COVID-19 y el personal ha continuado con todas las medidas de precaución para evitar una mayor transmisión del virus. Estas medidas han implicado la cancelación o aplazamiento, según proceda, de reuniones y la interrupción de los viajes del personal para la realización misiones.

La Secretaría con el apoyo del PAP ha implementado mecanismos especiales de trabajo para llevar a cabo reuniones virtuales de los Comités y otros órganos subsidiarios de IALA. Estos procedimientos de trabajo son uniformes en todos los comités y son de naturaleza extraordinaria debido a circunstancias excepcionales que prohíben las reuniones presenciales de la manera habitual. Se utilizarán mecanismos similares para las reuniones al menos hasta el verano de 2021 si la situación no mejora.

La Secretaría ha estado trabajando principalmente desde casa desde el brote de la pandemia COVID-19. La sede de Saint-Germain-en-Laye se visita periódicamente para garantizar el buen funcionamiento de la Asociación y asegurarse de que todas las instalaciones técnicas estén actualizadas durante las reuniones importantes.

### PANEL ASESOR DE POLÍTICAS

El Secretario General Adjunto y Presidente del Panel Asesor de Políticas, Omar Frits Eriksson proporcionó un resumen de la 40ª reunión del PAP, que se celebró prácticamente en el transcurso de tres sesiones virtuales.

El Panel discutió asuntos relevantes como MASS, el desarrollo de Especificaciones de Producto S-200, el uso del Nombre de Recurso Marítimo (MRN) y la necesidad de proporcionar información a la OMI sobre la revisión del Manual del Auditor de IMSAS con respecto a Ayudas a la navegación y VTS.

Se inició el desarrollo del próximo programa de trabajo del Comité para el período posterior a la próxima conferencia.

Se debatió en profundidad el formato virtual de las reuniones de los comités, y hubo satisfacción general con el nuevo concepto del panel organizativo del comité, que fue diseñado para brindar a todos los participantes de los Comités una descripción general de lo que está sucediendo en cada uno de ellos.

La Secretaría seguirá desarrollando el concepto y continuará su uso, también después de regresar a las reuniones normales cara a cara, una vez que la pandemia haya terminado.

Se estimó que las lecciones aprendidas con estos paneles permitirían a IALA llevar a cabo una especie de sesiones de comité híbridas con la mayoría de los participantes presentes físicamente, mientras que algunos participarían virtualmente por diversas razones.

### CAMBIO DE ESTATUS

El Secretario General mencionó que se adoptó la Convención de la Organización Internacional de Ayudas a la Navegación Marítima, lo que significa que el texto es acordado por 50 Estados. Muchos de ellos han indicado que están dispuestos a firmar la Convención tan pronto como esté abierta a firmar. El siguiente paso de la Secretaría fue preparar el Reglamento General en un borrador basado en el Convenio adoptado. El proyecto de Reglamento General será aprobado en la primera Asamblea

General de la nueva Organización.

El Ministerio de Asuntos Exteriores y Europa de Francia preparó un proyecto de Acuerdo de Sede. Esto se discutirá en el Panel Asesor Jurídico y se ultimarán a su debido tiempo antes de la entrada en vigor de la Convención.

El consejero de Francia explicó que la ceremonia de firma acordada en Kuala Lumpur se planeó originalmente durante el Foro Mundial por la Paz en París del 11 al 13 de noviembre. Lamentablemente, el Foro tuvo que cancelarse debido a la pandemia y se llevó a cabo como un evento virtual. El foro virtual no fue adecuado para la firma de la convención. La convención sería firmada por la Ministra francesa del Mar en enero de 2021 durante una pequeña ceremonia en París y la convención al mismo tiempo se abrirá a las firmas de los Estados interesados. Esto se comunicará junto con los procedimientos para la firma lo antes posible a través de los canales diplomáticos normales a todos los gobiernos interesados. La convención permanecerá abierta a firmas durante los próximos 12 meses. La Convención se mantendrá abierta a la adhesión de cualquier Estado miembro de las Naciones Unidas que no la haya firmado a partir del día siguiente a la fecha en que esta Convención se cierre a la firma de conformidad con el artículo 18 de la Convención.

### PANEL DE ASESORAMIENTO LEGAL

La reunión del LAP se llevó a cabo de forma virtual el 13 al 15 de octubre 2020 con una buena participación de todo el mundo.

La reunión revisó el texto sobre la Decisión del Consejo relativa a los Procesos de Transición del Convenio de KL, igualmente revisó los Documentos Básicos, consideró un documento enviado por el Comité ARM sobre la revisión del Anexo 3 del Manual IMSAS 2014 y consideró otro documento de también procedente del ARM sobre Regiones de IALA en el Polos.

### COMITÉ DE MIEMBROS INDUSTRIALES

La reunión del IMC tuvo lugar por videoconferencia el 6 de octubre de 2020 de 09.00 a 11.00 UTC. La reunión estuvo presidida por el presidente Sr. Marcel Tetu y contó con la asistencia de 29 participantes. Los principales temas tratados fueron la planificación de la conferencia en Brasil en 2022 y el cambio en los términos de referencia del IMC, así como la introducción del código de conducta para miembros industriales que está en desarrollo.

### OPERACIONES TÉCNICAS

El Consejo aprobó cinco recomendaciones y nueve directrices. Los documentos están referenciados en la página 6 de este Boletín. La Secretaría organizó una serie de seminarios web para describir el contenido de estos documentos. Todos los seminarios se grabaron y se pueden ver en el canal de Youtube de IALA.

### FINANZAS

Se mostró una nueva presentación del presupuesto, con base en el formato del estado financiero auditado.

Se estableció el presupuesto de 2021 bajo el supuesto de que la situación económica mundial volvería a la normalidad a mediados de año.

También se envió una carta de la Secretaría a los miembros en dificultades. Esta acción ha dado como resultado muchas reacciones positivas de los miembros y una mejor recolección de contribuciones en noviembre y diciembre.

### LA ACADEMIA MUNDIAL

En su calidad de Decano de la Academia Mundial, Omar Frits Eriksson informó que la Academia continuó su exitoso trabajo en educación, formación y desarrollo de capacidades.

Este año, la pandemia ha dificultado que la Academia produzca sus resultados tradicionales (lo que requiere una amplia actividad de viajes) y, por lo tanto, la Academia ha trabajado arduamente para desarrollar su propuesta de educación a distancia y mejorar su capacidad para producir resultados, a pesar de la Pandemia.

### MEMBRESÍA Y OTROS ASUNTOS

El Consejo finalizó su 72º período de sesiones revisando los asuntos relacionados con la membresía (consulte la página 6 para conocer los nuevos miembros y finalización) y escuchando los últimos avances en el dominio de la comunicación: página web, boletín, redes sociales. Se considerará que las instalaciones de videoconferencia para las reuniones del Comité faciliten la participación de algunos miembros.



## SANTO ANTÔNIO DA BARRA LIGHTHOUSE IALA HERITAGE LIGHTHOUSE OF THE YEAR 2020!

The accolade of IALA Heritage Lighthouse of the Year 2020 has been conferred by Council upon Santo Antônio da Barra Lighthouse. This stunning lighthouse forms part of a fort in the city of Salvador, Brazil. The original tower of the lighthouse at this site dated back to 1698 and so lays a claim to being the oldest lighthouse site in the Americas.

However, it was not only the lighthouse's antiquity that led to it being recognised in this, the second year of the accolade. Santo Antônio da Barra Lighthouse was commended for:

- ✓ Its excellent public access with a Museum of Hydrography and Navigation containing (amongst other things) artefacts from the very shipwreck of 1668 that led to the establishment of the lighthouse.
- ✓ Its integration into Salvador city life with a far reaching impact on history and culture and close links to universities, schools, theatres and other institutions.
- ✓ The excellent state of preservation of the tower externally and internally.
- ✓ Its international importance - Salvador being one of the busiest and most important ports on the continent, frequented by many ships sailing from Europe, Asia, the Americas and Africa.
- ✓ The efforts made to promote of the lighthouse's cultural value internationally- including seeking UNESCO World Heritage inscription of Lighthouse and Fort.

An artwork to commemorate the award has been produced by the Republic of Korea.



*Farol de Santo Antonio da Barra, 1922*

Is there a Lighthouse that you would like to see nominated for IALA Heritage Lighthouse of the Year?  
Nominations are now open for the 2021 accolade  
go to <https://www.iala-aism.org/heritage/> for more information.

### PHARE DE SANTO ANTÔNIO DA BARRA PHARE HISTORIQUE DE L'ANNÉE 2020 !

Le phare de Santo Antônio da Barra a reçu la distinction de phare historique de l'AIMS de l'année 2020, décernée par le Conseil. Ce magnifique phare fait partie d'un fort de la ville de Salvador, au Brésil. La tour d'origine du phare de ce site datait de 1698 et revendique ainsi le fait d'être le plus ancien site de phare des Amériques.

Cependant, ce n'est pas seulement l'antiquité du phare qui lui a permis de recevoir cette distinction. Le phare de Santo Antônio da Barra phare s'est également distingué pour :

- ✓ Son accès au grand public avec un musée d'hydrographie et de navigation contenant, entre autres, des objets provenant du naufrage du navire en 1668 qui a conduit à la création du phare.
- ✓ Son intégration dans la vie de la ville de Salvador avec un impact considérable sur l'histoire, la culture et des liens étroits avec les universités, les écoles, les théâtres et d'autres institutions.
- ✓ L'excellent état de conservation de la tour à l'extérieur et à l'intérieur.
- ✓ Son importance internationale - Salvador étant l'un des ports les plus actifs et les plus importants du continent, fréquenté par de nombreux navires venant d'Europe, d'Asie, des Amériques et d'Afrique.
- ✓ Les efforts déployés pour promouvoir la valeur culturelle du phare à l'échelle internationale - notamment en demandant l'inscription du phare et du fort au patrimoine mondial de l'UNESCO.

Une œuvre d'art pour commémorer cette récompense a été réalisée par la République de Corée.

Y a-t-il un phare que vous aimeriez voir nommé au titre de phare historique de l'année ?  
Les candidatures sont désormais ouvertes pour la distinction 2021  
rendez-vous sur <https://www.iala-aism.org/heritage/> pour plus d'information.



## FARO DE SANTO ANTÔNIO DA BARRA ¡FARO PATRIMONIAL DEL AÑO 2020!

El galardón al faro patrimonio de IALA de 2020 ha sido otorgado por el Consejo al Faro de Santo Antônio da Barra. Este impresionante faro forma parte de una construcción fortificada en la ciudad de Salvador, Brasil. La torre original del faro en este sitio se remonta a 1698, por lo que presume de ser el faro más antiguo de América.

Sin embargo, no fue solo la antigüedad del faro que lo llevó a ser reconocido en este segundo año del galardón. El faro de Santo Antônio da Barra fue también elogiado por:

- ✓ Su excelente acceso público con un Museo hidrográfico y de navegación que contiene (entre otras cosas) artefactos del mismo naufragio de 1668 que condujo al establecimiento del faro.
  - ✓ Su integración en la vida de la ciudad de Salvador con un impacto de gran alcance en la historia y la cultura y estrechos vínculos con universidades, escuelas, teatros y otras instituciones.
  - ✓ El excelente estado de conservación de la torre externa e internamente
  - ✓ Su importancia internacional: Salvador es uno de los puertos más activos e importantes del continente, acogiendo a numerosos barcos que navegan desde Europa, Asia, América y África.
  - ✓ Los esfuerzos realizados para promover el valor cultural del faro a nivel internacional, incluida la búsqueda de la inscripción del faro y fortaleza como Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO.
- La República de Corea llevó a cabo la obra de arte para conmemorar el premio.

¿Hay algún faro que le gustaría ver nominado a faro del año patrimonial de la IALA?

Las nominaciones ya están abiertas para el galardón 2021;

visite <https://www.iala-aism.org/heritage/> para obtener más información.



Farol de Santo Antonio da Barra. Photo by Tunisio Alves Filho





*Farol de Santo Antonio da Barra. Photo by Felipe Moura*





# SANTO ANTÔNIO DA BARRA LIGHTHOUSE AND ITS TRAGIC ORIGINS

«The history of lighthouses rarely is glorious in the sense we most commonly give to glory. Silence and gloom surround the calamities they prevent.»

Frederico edelveiss - tupinologist, historian and bibliophile.  
(1892-1976)



Cut from Figure N ° 4, Table III -  
A Voyage to New-Holland in the Year of 1699,  
by Cecil William Dampier

In the early evening of May 5, 1668, facing rain and strong wind, the Portuguese Galleon SANTÍSSIMO SACRAMENTO (Blessed Sacrament), Flagship of a fleet with more than 50 sails, was sailing straight to the entrance to the Bay of Todos os Santos, which houses the city of Salvador. She was probably with wind abeam or broad reach, keeping a good speed, but collided with the «Santo Antônio» sandbar, about four Nautical Miles from the entrance of the bar. The records are not completely reliable, but it is estimated that there were more than 500 deaths, including the Fleet Commander, also appointed Governor-General of Brazil.

«Regrettable occurrence» ... and ... «the most unfortunate event that Brazil has ever seen» wrote the Governor-General reporting the accident in his letters.

After 29 years, with a few more incidents of lesser gravity in the same place, the first tower of Santo Antônio da Barra Lighthouse was built, inside the Fort of the same name. Cecil William Dampier (1651-1715), English explorer, pirate, and navigator, wrote in his book "A Voyage to New-Holland in the Year of 1699" that, on March 1699 he saw its lights; and draws the Fort with its lighthouse on a sketch.

On December 2, 1839, the original quadrangular tower was replaced by a new one, with a truncated shape, which still stands and operates today.

The 1<sup>st</sup> order Fresnel lenticular equipment "Barbier et Bernard", was installed in 1890 and still rotates, supported on an «SKF Single Direction Thrust Ball Bearing» adapted in 1955, slowly sweeping the sea in front of Salvador with its luminous beam of white and red flashes, reaching 38 Nautical Miles.

Santo Antônio Fort was converted into a Hydrographic Museum, currently a Nautical Museum, and has in its collection many pieces (porcelain, guns, coins ...) recovered from the very tragedy that led to the lighthouse being erected. These artefacts had been, located and rescued from the seabed (at some 32 meters depth) in the 1970s.

As IALA Heritage Lighthouse of the Year 2020, Santo Antônio Da Barra Lighthouse's unique set of historical, cultural and architectural characteristics receive an even greater profile. Through this, the lighthouse assumes the noble and vital role of symbolizing and publicizing the importance of all Aids to Navigation in preserving lives, property, and the environment and in avoiding tragic incidents such as the Santissimo Sacramento wreck.

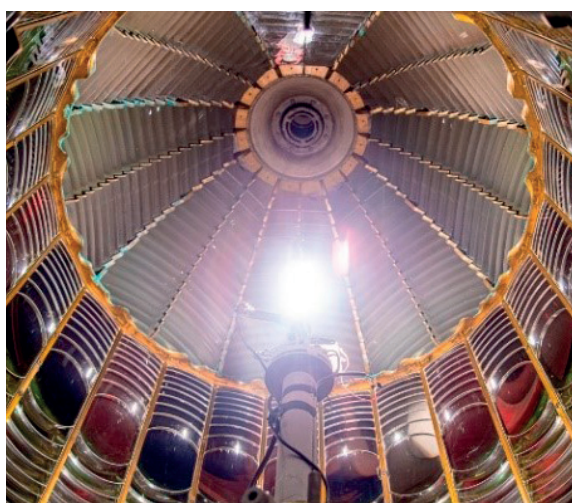


Photo by Tunísio Alves



Porcelain pieces recovered from the wreck of  
Galleon SANTÍSSIMO SACRAMENTO

Captain Alberto Piovesana Jr., Brazil



# Star2M at the Centre of Your Asset Management Needs



**Sealite Head Office:**  
+61 (0)3 5977 6128

**Sealite Asia:**  
+65 6908 2917

**Sealite UK:**  
+44 (0)1502 588026

**Sealite US:**  
+1 (603) 737 1311

# AtoN Owners | Installers | Managers | Maintainers

Help to mitigate your organisational risk by ensuring the availability of your critical assets meet IALA Standards.

Star2M gives you the visibility you need to ensure your AtoNs are always in service. If they aren't, find out about it first, so you can action quickly.



## Asset Monitoring

Star2M centralises data for health and status monitoring, with real time alarming and daily reporting.



## Asset Maintenance

Reduce your operational risk with remote monitoring and proactive maintenance.



## Asset Management

Add assets of all types to Star2M. Order and nest them according to your operational needs.



## Asset Control

With Star2M, you can have two way real-time control of your compatible assets.

Star2M is offered in a single, versatile online platform with full feature sets for the monitoring, control, management and maintenance of all your critical assets.

Benefit from access to real-time data to drive operational and maintenance decisions in a cost effective way.

Star2M is the single location, where all your asset data is securely stored and protected by military-grade encryption. Access anytime, anywhere from your tablet, phone or desktop.

Want to find out more about Star2M? Visit our website or email us today. Star2M is a fully owned subsidiary of Sealite.

[www.star2m.com](http://www.star2m.com) | [sales@star2m.com](mailto:sales@star2m.com)



## AIS IN A HISTORIC PERSPECTIVE - A HISTORY OF THE IDENTIFICATION OF SHIPS

BY WIM VAN DER HEIJDEN, IALA HONORARY MEMBER

In 1986 a discussion started in the VTS Committee of IALA to overcome the identification problems in VTS controlled areas. Here, in the VTS world, we see operators, sitting behind a radar screen, to advice a ship or pilot for its navigational behavior. But radar shows positions; there is no capability to identify a ship. The correct identification of a radar target, representing an arriving or leaving ship, is crucial to address information to the proper ship. Before this initial discussion, we saw many years of trials in several parts of the world, based on many good ideas, ending with radar and radio transponders. However, due to a lack of standardization, each organization invented its own solution based on different technologies and procedures. It became clear that any form of active co-operation with the ships was needed for an unambiguous identification suitable in the entire world. In other words, an electronic box was needed to supply the operator with the requested information.

In some areas also the ship-to-ship identification was requested to improve safety of navigation. With the identity one could address another ship by VHF radio to communicate each other's navigational intentions and decisions.

The results of the discussions in the VTS Committee were the first functional requirements. They were addressed to IMO in 1990 in order to get support and acceptance.

Two different technical methods were proposed over time to be used for identification, both based on radio technology. In the early 1990's the first idea was to use the addressing tool for VHF radio (channel 70), the Digital Selective Calling (DSC). This should become a part of the mandatory Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) and soon available on all ships falling under the IMO SOLAS Regulations. However, there were some concerns raised with respect to the capacity and the disturbance of GMDSS which was intended to be used as an emergency system. In spite of this, some countries started implementation of DSC based transponders for ship identification with an idea to use an additional VHF channel to increase the capacity.

In the same period the development of mobile telephones started using Time Division Multiple Access (TDMA) technology. Mainly in Sweden ideas emerged to use this technology for ship identification as well. In a modified form because special facilities were needed for synchronization. The potential of this technology was promising, no limitations for the number of ships, continuously and not disturbing any other application in the VHF Maritime Mobile Band. But there were two dedicated VHF channels required for this idea.

The International Telecommunication Union (ITU) anticipated with the allocation of two VHF frequencies from the Maritime Mobile Band for

identification purposes irrelevant which technology should be chosen (today known as AIS1 and AIS2). This was approved at the World Radio Conference 1997.

After many considerations and discussions at IMO, the solution was to go for TDMA technology and in 2000 the Automatic Identification System (AIS) became an obligation on board of ships falling under the IMO SOLAS Convention. It took fourteen years of discussions before the decision was taken to use AIS as the one and only identification system.

That was twenty years ago, reason to memorize the history of AIS and to place it in its historic perspective. Because there was a lot before we get AIS, there were many decades with a number of experiments, sometimes successful, sometimes not, and it was a good idea to go further back in history. The outcome is a book, describing AIS in its historic perspective but, as reflected in the sub-title, a history of the identification of ships more in general. This is to inform the reader on how our ancestors did some form of identification in the early days.

The history did not end in 2000 with the acceptance and incorporation in SOLAS. It was a formal and legal step based on requirements. The development to make AIS a working system could start from here. This was mainly done at IALA where a special AIS Committee, in a good co-operation with other international bodies like IMO, ITU and IEC, further developed the proposed technology and formulated the different types of AIS stations. Also this entire process is, when we see this today, an historic development because it should be done in just two years time. The first ships carrying AIS were expected mid-2002 and the industry needed some time for production as well. Also this process, completed with the development of a lot of documentation, is described in this book.

Once having AIS, and having the Standards, Recommendations and Guidelines, several initiatives to use the data from AIS were taken. In particular the monitoring of ships, both from shore and from space, became visible to get traffic images for the improvement of safety, security and



Wim Van Der Heijden

the protection of the environment. A number of them are described in this book.

The book ends with a glance to the future. New developments based on the same technology are ongoing to modernize maritime communication. IALA again is playing a major role in this.

The author, as an engineer, was part of this very interesting process, mainly in the period after 2000. The first period was more a political exercise.

If you are interested in this historical overview you can order your own copy of this book which is available through IALA as publisher using the following link:

<https://www/iala-aism.org/product/ais-in-a-historic-perspective>

The author, Wim van der Heijden, was engaged at the Netherlands Organization of Applied Scientific Research (TNO) from 1968 until 2005 after which he established 'Ship Monitoring Consultancy' for providing advice on maritime identification applications. Because of his involvement in the development of a predecessor of AIS, the Automatic Reporting and Identification System (ARIS) for the Netherlands Maritime Administration, he was asked to join the development of AIS within IALA and IEC on behalf of the Netherlands Administration. He was chair of the IALA AIS Technical Working Group from 2004 until 2010. This group was responsible for all AIS related questions in the IALA e-Navigation Committee. Wim is Honorary Member of IALA, Fellow of the Royal Institute of Navigation (RIN) and member of the Netherlands Institute of Navigation (NIN).

### AIS IN A HISTORIC PERSPECTIVE - UNE HISTOIRE SUR L'IDENTIFICATION DES NAVIRES

Par Wim van der Heijden, membre honoraire de l'AIMS

En 1986, le Comité VTS de l'AIMS a abordé pour la première fois les problèmes d'identification des navires dans les zones contrôlées par les centres de trafic maritime. Après de nombreuses considérations et discussions au sein de l'AIMS, de l'UIT et de l'OMI, le système d'identification automatique (AIS) est devenu en 2000 obligatoire à bord des navires relevant de la convention SOLAS de l'OMI, devenant ainsi le seul et unique système d'identification.

Ce livre décrit l'AIS dans sa perspective historique et permet d'informer le lecteur sur la façon dont nos ancêtres procédaient à l'identification des navires de leur temps. Le livre se termine par un regard sur l'avenir. De nouveaux développements basés sur la même technologie sont à l'étude pour moderniser les communications maritimes.

L'auteur, Wim van der Heijden, est membre honoraire de l'AIMS, membre de l'Institut royal de la navigation (RIN) et membre de l'Institut néerlandais de la navigation (NIN). Si vous êtes intéressés par cet aperçu historique, vous pouvez commander un exemplaire de ce livre, qui est disponible auprès de l'AIMS en tant qu'éditeur, en utilisant le lien suivant : <https://www/iala-aism.org/product/ais-in-a-historic-perspective>

### AIS IN A HISTORIC PERSPECTIVE - UNA HISTORIA DE LA IDENTIFICACIÓN DE BUQUES

Por Wim van der Heijden, miembro honorario de IALA

En 1986 se inició el debate en seno del Comité VTS de IALA para solventar los problemas de identificación en áreas controladas por VTS. Después de muchas consideraciones y charlas en el marco de IALA, UIT y OMI, el Sistema de Identificación Automática (AIS) se convirtió en el año 2000 de obligada instalación a bordo de los buques regidos por el Convenio SOLAS de la OMI. AIS se convirtió en el único sistema de identificación.

El libro, que describe AIS en su perspectiva histórica, tiene como objetivo informar al lector sobre cómo nuestros antepasados realizaron la labor de identificación durante los primeros días. El libro concluye con una mirada al futuro. A día de hoy, nuevos avances basados en la misma tecnología para modernizar las comunicaciones marítimas están siendo desarrollados.

El autor, Wim van der Heijden, es miembro honorario de IALA, miembro del Royal Institute of Navigation (RIN) y miembro del Netherlands Institute of Navigation (NIN). Si está interesado en esta descripción histórica, puede solicitar la copia de este libro, que está disponible a través de IALA como editor mediante el siguiente enlace: <https://www/iala-aism.org/product/ais-in-a-historic-perspective>

M



## KOREA

# WORLD MARINE ATON DAY CELEBRATION AND INTERNATIONAL AIDS TO NAVIGATION FORUM 2020

The IALA 13<sup>th</sup> General Assembly of 29<sup>th</sup> May 2018 in Incheon, Korea, considering an objective of promoting a greater awareness to mariners and the wider public of the vital role of marine aids to navigation in ensuring the safety and efficiency of navigation, decided to establish the World Marine Aids to Navigation Day to be held on July 1 each year.

In view of the difficult circumstances that we all continue to experience due to the global COVID-19 pandemic, the Ministry of Oceans and Fisheries in association with Korea Institute of Aids to Navigation held virtually the World Marine Aids to Navigation Day celebration in conjunction with the International Aids to Navigation Forum 2020 on November 16, 2020 at the Sejong Convention Center, Sejong City, Korea.

The Ministry celebrated the World Marine AtoN Day in the presence of the Minister MOON Seong-Hyeok, the Secretary-General Kitak LIM of IMO, the Secretary-General Francis ZACHARIAE of IALA, the President of Korea Institute of Aids to Navigation, the Chairman of Korea Lighthouse Cultural Heritage Committee and honored guests as well as 300 AtoN professionals from home and abroad online.

The celebration included official commendations from the Minister and the grand prize award-winning work screening of 2020 Lighthouse Tour Video Contest. The Minister said in his opening speech, "I am very honored to mark the World Marine Aids to Navigation Day, giving us an opportunity to promote greater awareness to mariners and the wider public regarding the crucial role of aids to navigation to facilitate the safe and efficient navigation of vessels and to enhance the protection of the marine environment". He also emphasized that the enormous wave of changes ushered by the Fourth Industrial Revolution and the COVID-19 pandemic have been transforming the way we live and economic structures.

Secretary-General of IMO, Kitak LIM said in his video congratulatory remarks that cooperation between shipping, ports and aids to navigation will be vital for enhancing the efficiency and sustainability of shipping therefore facilitating trade and fostering economic recovery and prosperity.

Secretary-General of IALA, Francis ZACHARIAE emphasized in his video congratulatory remarks that having knowledge of our history allows us to understand where we are coming from, which in turn allows us to understand our present as well as to create a better future.

In commemoration of World Marine AtoN Day and 2<sup>nd</sup> anniversary of the 19<sup>th</sup> IALA Conference, the International Aids to Navigation Forum 2020 on the subject of the lighthouse heritage preservation and sustainable use, and future smart aids to navigation was held for two and a half hours after the World Marine AtoN Day celebration, joined by 300 participants from 12 countries and sister organizations as well as international guest speakers from Australia, Canada and France.

The Forum provided a unique international platform for exchange of ideas and experiences amongst researchers, practitioners and

regulators in the aids to navigation field. The Forum conducted 7 oral presentations and 2 sessions of comprehensive discussions, which focus on the fields of lighthouse heritage and future aids to navigation. These presentations offered solutions to problems, utilized case studies, identified knowledge gaps, and discussed broader applications.



Opening Speech by the Minister of Oceans and Fisheries



Official Commendation from the Minister



Congratulatory Remarks by IMO SG

## RÉPUBLIQUE DE CORÉE CÉLÉBRATION DE LA JOURNÉE MONDIALE DES AIDES À LA NAVIGATION MARITIME ET FORUM INTERNATIONAL DES AIDES À LA NAVIGATION MARITIME EN 2020

Le ministère des Océans et de la Pêche, en association avec l'Institut coréen des aides à la navigation maritime, a célébré virtuellement la Journée mondiale des aides à la navigation maritime conjointement avec le Forum international des aides à la navigation maritime, le 16 novembre 2020 au centre des congrès de la ville de Sejong, en Corée du sud.

La célébration de la Journée mondiale des aides à la navigation maritime a réuni le ministre Coréen MOON Seong-Hyeok ; le secrétaire général de l'OMI Kitak LIM ; le secrétaire général de l'AIM Francis ZACHARIAE ; le Président de l'Institut coréen des aides à la navigation maritime et le Président de Comité du patrimoine culturel des phares de Corée.

Le Forum international des aides à la navigation 2020 sur le thème de la préservation du patrimoine des phares et leur utilisation durable, a réuni 300 participants de 12 pays différents ainsi que plusieurs organisations sœurs et des intervenants internationaux d'Australie, du Canada et de France. Le Forum a permis d'offrir une plate-forme internationale unique pour l'échange d'idées et d'expériences entre chercheurs et professionnels du secteur maritime.

## COREA CELEBRACIÓN DEL DÍA MUNDIAL DE LAS ATON Y FORO INTERNACIONAL SOBRE AYUDAS A LA NAVEGACIÓN 2020

El Ministerio de Océanos y Pesca, en asociación con el Instituto coreano de Ayudas a la Navegación, celebró virtualmente el Día Mundial de las Ayudas a la Navegación Marítima junto con el Foro Internacional de Ayudas a la Navegación 2020, el 16 de noviembre de 2020 en el Centro de Convenciones de Sejong, ciudad de Sejong, Corea.

El Ministerio celebró el Día Mundial de las Aton en presencia del Ministro MOON Seong-Hyeok, el Secretario General Kitak LIM de la OMI, el Secretario General Francis ZACHARIAE de IALA, el Presidente del Instituto Coreano de Ayudas a la Navegación, el Presidente de Comité de Patrimonio Cultural de Faros de Corea.

Al Foro Internacional de Ayudas a la Navegación 2020 sobre el tema de la preservación y el uso sostenible del patrimonio de los faros, se unieron 300 participantes de 12 países y organizaciones hermanas, así como oradores internacionales invitados de Australia, Canadá y Francia. El Foro proporcionó una plataforma internacional única para el intercambio de ideas y experiencias entre investigadores, profesionales y reguladores en el campo de las ayudas a la navegación.



*Congratulatory Remarks by IALA SG*



*International Aids to Navigation Forum (Session 1)*



*International Aids to Navigation Forum (Session 3)*



## OBITUARY

## IMO SECRETARY-GENERAL EMERITUS WILLIAM A O'NEIL CM CMG

William A O'Neil, Secretary-General Emeritus of the IMO died in the UK on 29 October at the age of 93.

IMO Secretary-General Kitack Lim expressed his sincere condolences to the Canadian Government, Mr O'Neil's remaining family, and the condolences of the entire IMO membership and staff.

*'It is with great sadness that we have learned of the passing of Mr O'Neil, who was a great friend and mentor who made a huge personal contribution to securing globally applicable safety, security and environmental standards,'* Mr Lim said. Mr O'Neil was Secretary-General of IMO from 1990 to 2003.

Mr Lim added: *'Mr O'Neil was a truly great Secretary-General whose actions and initiatives had a great and lasting impact on the work of the Organization. I, personally, always valued his guidance and advice, as well as his friendship and leadership.'*

*'Mr O'Neil left a lasting legacy on the Organization. He was committed to the universality of IMO and oversaw a significant increase in membership. He encouraged wide and effective participation in the Organization from all stakeholders in the maritime sector.'*

*'Above all, Mr O'Neil was dedicated to enabling developing States to adopt and implement IMO instruments, through his active pursuance of new sources of extra-budgetary funding. And he worked tirelessly to strengthen the relevance and capacity of IMO's educational institutes, the World Maritime University and the IMO International Maritime Law Institute.'*

During Mr O'Neil's tenure, the Organization adopted a number of new treaties and responded to global issues such as maritime security and piracy.



William A O'Neil, Secretary-General Emeritus of the IMO  
All illustrations per [www.imo.org](http://www.imo.org) ©.

Mr O'Neil personally acted to request the IMO membership address key safety issues, including the safety of bulk carriers and of large passenger ships. He established a team of experts to look into ro-ro safety, following the tragic sinking of the ro-ro ferry *Estonia*. All of these led to significant improvements in maritime safety standards.

Protecting the environment was also paramount for Mr O'Neil. He oversaw the adoption in 1997, of the Protocol to the MARPOL Convention, to include a new Annex VI on Prevention of Air Pollution from Ship - now expanded to include energy efficiency requirements - and revisions of the MARPOL Convention to accelerate the phase out of single hull tankers. His passion for protecting marine biodiversity laid the foundation for the development of measures to prevent the spread of potentially harmful aquatic species in ships' ballast water - which would later, in 2004, be adopted as a new IMO treaty on ballast water management.

The introduction of the mandatory International Safety Management (ISM) Code and the key 1997 revisions to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978, were amongst other landmark achievements made by IMO under Mr O'Neil's stewardship.

After the attacks of 11 September 2001, Mr O'Neil's leadership led to the development of an entirely new regime for the security in the maritime field, the International Ship and Port Facility Security Code, which was adopted in less than one year, demonstrating the Organization's ability to nimbly respond to emerging threats.

The landmark public memorial to seafarers at IMO Headquarters in London, stands as a monument to Mr O'Neil's appreciation and acknowledgement of the human element in shipping and specifically the role of the people at the heart of shipping, the seafarers. The Seafarers' Memorial Fund was established by Mr O'Neil to fund the sculpture.

For a filmed interview of 2014 readers are invited to see here: <https://www.youtube.com/watch?feature=youtu.be&v=XFWdeTLKf9k&app=desktop>



## CAREER DETAILS

Mr O'Neil was elected Secretary-General of the IMO for a first term of Office beginning in 1990, a second term beginning in 1994, a third term beginning in 1998 and a further two-year term from 2002 to 2004. He was the second longest serving Secretary-General of IMO.

He graduated in civil engineering from the University of Toronto in his native Canada in 1949 and served in various positions with the Federal Department of Transport. He was particularly closely associated with the St Lawrence Seaway Authority.

Mr O'Neil was Commissioner of the Canadian Coast Guard from 1975 to 1980 and then became President and Chief Executive Officer of the St Lawrence Authority, a position he held until joining the IMO. However, his links with IMO go back to 1972, when he represented Canada at the IMO Council. He became Chair of the IMO Council in 1980 and was re-elected four times.

In 1991, Mr O'Neil became Chancellor of World Maritime University, Malmö, Sweden and Chair of the Governing Board of the International Maritime Law Institute in Malta.

Mr O'Neil was a member of the Association of Professional Engineers of Ontario and of the American Society of Civil Engineers. He was Doctor of Laws (*Honoris Causa*) University of Malta, Doctor of Science (*Honoris Causa*) Nottingham Trent University, Doctor of Laws (*Honoris Causa*) Memorial University of Newfoundland and Doctor of Laws (*Honoris Causa*) Korea Maritime University.

In 1992, Mr O'Neil was elected Fellow of the Royal Society of Arts. In 1994 he was elected Member of the Royal Academy of Engineering and fellow of the Institute of Logistics and Transport (formerly the Chartered Institute of Transport), United Kingdom and awarded The Admirals' Medal, Canada.

In 1995 he was awarded the NUMAST Award (National Union of Marine Aviation and Shipping Transport Officers), United Kingdom; the SEATRADE Personality of the Year Award; the Professional Engineers Ontario Gold Medal and was made *Commandeur, Ordre National des Cèdres*, Lebanon and Member of the Order of Canada. In the UK he was appointed a Companion of the Most Distinguished Order of St Michael and St George.

In 1996, Mr O'Neil was made a member of the Engineering Alumni Hall of Distinction at the University of Toronto and in 1997 he was awarded the Silver Bell Award of the Seamen's Church Institute, New York. In 1998 he was awarded the CMA Commodore Award (Connecticut Maritime Association), United States, the *Orden Vasco Nuñez de Balboa en el Grado de Gran Cruz*, Panama and the Dioscuri Prize, *Lega Navale Italiana, Agrigento*, Italy. In 1999 he was awarded the Vice-Admiral "Jerry" Land Medal of the Society of Naval Architects and Marine Engineers, United States and in 2000 the Halert C Shephard Award, United States.

Amongst other honours, in 2001 he was awarded the Medal for Distinguished services to the Directorate General for Maritime Affairs, Colombia and in 2002 the CITIS (Communication & IT in Shipping) Lifetime Achievement Award, United Kingdom, the Golden Jubilee Medal, Canada and the "15 November 1817 Medal", Uruguay and was made a Freeman of the Worshipful Company of Shipwrights (*Honoris Causa*), United Kingdom. In 2003, he was awarded the Order of Merit of the Merchant Marine, Venezuela.

At IALA he was created an Honorary Personal Member in 1994.

Mr O'Neil was awarded the IMO International Maritime Prize for 2003.



HRH The Prince Philip, Duke of Edinburgh, in the company of representatives of the 1990 IALA Congress Foundation, the Industrial Members' Committee, the IALA Secretariat and other guests at the reception before the closing banquet on 30 June 1990. HE William O'Neil is seen, extreme left. All illustrations per [www.imo.org](http://www.imo.org) ©.



## IMO SECRETARY-GENERAL EMERITUS WILLIAM A O'NEIL CM CMG A REFLECTION

William (Bill) O'Neil had a long career the peak of which was the position of Secretary General of IMO which he held from 1990 to 2003. During this time he became a very good friend of IALA. He was without doubt a charming and modest man who guided IMO into the new millennium as ships, shipping and the seafarer went through great change and it is from his handling of these circumstances that he will be well-remembered.

With his vast experience in waterway engineering and administration gained with the St Lawrence Seaway Authority and of maritime safety as Commissioner of the Canadian Coast Guard he would have been aware of the activities of IALA and its members with their responsibility for marine aids to navigation and maritime safety.

He first became involved in the work of IMO in 1972 when he was the Canadian Representative to the IMO Council and served as its chairman from 1980 until he took up his duties as Secretary General ten years later.

In 1990 at the Final Banquet of the XII<sup>th</sup> IALA Conference in Veldoven, the Netherlands, presided over by HRH The Duke of Edinburgh, Master of Trinity House, Bill O'Neil was a guest of honour and in proposing the toast of IALA reminded guests of the close cooperation between IALA and IMO.

Four years later he delivered the keynote address at the XIII<sup>th</sup> IALA Conference held in Honolulu, Hawaii. At the close of the conference Bill O'Neil was made an Honorary Personal Member of IALA.

Another keynote address he was invited to give was that at the XIV<sup>th</sup> IALA Conference in Hamburg in 1998. Here he drew attention to the fact that IALA had been participating in the work of IMO since the early 1960s (we were founded in 1957) and reflected: *'...over the years we have come to value the contribution you make to our deliberations very highly. It is one of our strengths that the international organizations which are in consultative status with IMO are all dedicated to the same objectives of safer ships and cleaner oceans.'*

He added: *'Whatever is done (to ensure that IMO standards are put into effect completely) I am sure that IALA will continue to help to ensure that it is done properly, because IALA has the expertise that is needed. A glance at the abstracts of the papers to be presented at your Conference indicates the importance of IALA to maritime safety and the whole shipping community...'*

Two years later he spoke at VTS 2000 in Singapore and said: *'...VTS represents the future. The systems are still evolving, still developing...The use of VTS will certainly expand in the future...We must seize the opportunities that technical advances offer us...Our problem will be to fully appreciate and utilise them to our advantage.'*

Bill O'Neil accepted our invitation to give the keynote speech at the XV<sup>th</sup> IALA Conference in Sydney, Australia in 2002. Here he referred to his association with IALA over 30 years which began when he became Commissioner of the Canadian Coast Guard. He commended IALA for bringing its expertise and professional skills to bear on topics which have been vital to improving the safety of navigation. Here he particularly paid tribute to the work by IALA in developing equipment and procedures which, along with guidance and leadership, have set the pattern for the modernisation of navigation systems worldwide.

At VTS 2004 in Hong Kong, by then he was Secretary General Emeritus of IMO, he recalled his interest in VTS since its use was initiated in 1959 in the then new St Lawrence Seaway. Later, as Commissioner of the Canadian Coast Guard, there was a major VTS expansion initiated on Canada's East and West coasts and Newfoundland. He then recalled being in Hong Kong in 1989 when the first VTS was installed there and commented on the tremendous number of vessel movements being tracked with control mechanisms for the first time.

Of Bill O'Neil's time heading up IMO at IALA our Council was in the hands of some greats. Back home each was leading their own organisations with a wealth of expertise that they brought to IALA or their staff delivered at the technical committees which were then and remain the beating heart of IALA. At the same time we were able to send fully-briefed representatives to IMO fulfilling our role as befitting our Observer status there.

As President of IALA from 1998 to 1990 there was Captain Sir Malcolm Edge from Trinity House, an experienced shipmaster, navigator and administrator. He was followed by Dr Jan van Tiel (1990 to 1994) from the highly regarded Netherlands' DGSM and Bob Kingston of Canada to 1998. Germany's Dr Ulrich Klinge was President of the organization from 1998 to 2002.

Over the span 1990 to 2004 the business of IALA was ably stewarded by two Secretaries General, men with vast experience ashore and afloat in their respective home administrations. From 1989 to 1994 the post was held by Norman Matthews, formerly of Trinity House, followed by Torsten Kruuse from Denmark who served for 16 years to 2010. The latter's time in office was equal to that of France's Jean Pruniéras from 1972 to 1988.

Paul Ridgway  
Editor, The IALA Bulletin 1989 to 2013



# RELIGHTING SOMALIA FOR A BRIGHT FUTURE

## A HISTORIC LIGHTHOUSE IN MOGADISHU

Forte Sheikh Lighthouse is an inland lighthouse located in Warta Nabadda District, Mogadishu around one mile from the sea and was originally built in 1903. The lighthouse, high on a conical brick and metal structure, was around 28 metres above sea level, and was an important aid to navigation, especially serving as a leading line, along with two other sister aids to navigation. Together they marked the entrance channel of Mogadishu harbour and was reported by mariners as being visible for 32 nautical miles.

In 1935, due to a growing demand to enhance the range light and meet the demands of mariners and their safety, the old structure was replaced, and the present-day lighthouse was built at the same location. The new lighthouse was constructed of rendered brick walls to help the structure withstand the weather and was painted white with a red roof to provide a visual day mark to mariners.

The lighthouse, from the bottom of the foundation to the top of the pinnacle of the tower stands at around 24 metres tall. The diameter narrows from around 7.6 metres at the base to around 3.6 metres at its peak. The walls are solid brick from some 4.5 metres thick at the bottom tapering to around 60cm thick at the top and an octagonal lantern housing and dome crowned the tower and housed the light beacon. The lighthouse has 80 steps from the ground level to the light source at the top of the lighthouse.

The lantern was positioned at an elevation of 30 metres and it emitted a flashing white rotating light alternating between a low intensity and high intensity light every 20 seconds. The rotating beacon light, which illuminated the tower and the city of Mogadishu was a first order rotating 360 degree Fresnel lens powered by kerosene and could be seen approximately 32 nautical miles from the shore. The lighthouse was manned, and the keeper was required to rewind manually the clockwork apparatus each night every four hours. The new lighthouse remained manned until 1945 when it became fully automated.

The lighthouse remained operational until the outbreak of civil war in the country at the end of the 1990s. Unfortunately, the lighthouse was looted and the equipment and building were badly damaged during the war. The lighthouse was subsequently used as a residential area by different individuals involved in the control of the city. Some of the



structures of the lighthouse, such as the pedestal and dome, that withstood years of hardship during the previous years of service, became very corroded and in a poor state of repair.

## THE NEWLY RESTORED LIGHTHOUSE

In 2019, the Ministry of Ports and Marine Transport began a major restoration of the lighthouse. The restoration project was a key initiative to serve to raise the importance and wider benefits of effective aids to navigation provision within Somalia, an area which has been overlooked for several years, when considering the other challenges faced in the country. The prominent position of the lighthouse in Mogadishu and its well-known status, combined with a clear operational need to contribute to the safe and efficient navigation of vessels using the port of Mogadishu, made the restoration a natural first stage in the rejuvenation of aids to navigation in Somalia.



The restoration efforts included the repair and render of cracks from bullets lodged in the thick brick wall. The entire structure was painted, and a new light source installed. The extensive renovation included adding new living rooms and a washroom for the keepers.

The lighthouse of Forte Sheikh is a prominent symbol for Mogadishu's earlier generation especially the mariners who remain nostalgic and reflect on its importance for both the current and future generations and acknowledge this significant restoration work as a clear testament for the fast pace recovery of the country.

After years of lost service, the Forte Sheikh Lighthouse was officially inaugurated on 15th August 2020, by the Acting Prime Minister of Federal Government of Somalia; H.E Mahdi Mohamed Gulleid (Khadar) together with the Minister of Ports and Marine Transport H.E. Mrs. Mariam Aweis Jama in the presence of master mariners and captains who fondly recalled their days of sailing ships and who frequently used the lighthouse of Forte Sheikh.

Today, the lantern is a modern LED type that is powered by solar power. A friend of former keeper, after seeing the significant technological advancements made in the lantern and lighting, remembered of the manual work that was involved to enable the former light to operate, and how such manual mechanisms and efforts are no longer needed.

The lighthouse is now fully operational as an omnidirectional light programmed with character of Fl W 12s and visible with a nominal range of 13 - 19 nautical miles. Upon its inauguration, some local mariners highlighted how useful the Forte Sheikh lighthouse is and commented that it would have been extremely valuable just a few days prior to its inauguration, when Mogadishu Port was hit with adverse weather and restricted visibility.

#### IALA WORLD-WIDE ACADEMY PARTNERSHIP WITH SOMALIA

The IALA World-Wide Academy has worked with Somalia as part of its ongoing education and training and capacity building programs based around the principles of enlighten, educate and engage to enable Somalia to meet their international obligations related to Marine Aids to Navigation provision.

The Academy has supported the training of three Marine Aids to Navigation Managers in the country in conjunction with accredited training organisations in China and India. The pathway of education and training is continuing with two of the current AtoN Managers progressing to the Master of Marine Aids to Navigation Management course in the near future. This will equip Somalia with the necessary knowledge and skills to implement a Marine Aids to Navigation Competent Authority to enable the continued development and rejuvenation of AtoN infrastructure around the coast.

#### IALA INDUSTRIAL MEMBER SUPPORT FOR NEW LIGHT SYSTEM

The qualified Marine Aids to Navigation managers in Somalia put their knowledge and skill into practice and launched a competitive tender process for the provision of a new light source. IALA Industrial Member Sealite was selected to provide the light source and associated infrastructure and support to bring it into operation.

A new low power single tier SL-300 LED lantern was installed. It was programmed to reflect a rotating beacon as opposed to a typical flash characteristic and was supplied along with an accompanying stainless-steel pedestal and solar power supply. Sealite worked to complement and build upon the existing knowledge and skills of the





Somali aids to navigation managers. They provided technical support, assisted with the solar sizing calculations and engineering options to maximise the visibility of the lantern. The use of the SL-300 marine lantern has ensured the historic integrity of the lighthouse at Mogadishu.

The project also had some unique challenges which included taking full account of the possible threats of theft and vandalism whilst also ensuring the solution was suitable for the local environmental conditions in an exposed location. Additionally, as the Fort Sheikh lighthouse is situated in a city environment, challenges of mitigating the possible effects of background lighting on the transmissivity of the lantern were also considered. Following installation, Mogadishu pilots advised that they were sometimes unable to see the light due to the background lighting from street lights, building lights and transport in the city. The Sealite technical team is now working closely with the Ministry of Ports and Marine Transport to programme the range of the lantern supplied with an increased power supply.

Whilst the level of aids to navigation knowledge and skill in Somalia is developing rapidly, installation and commissioning support was needed to ensure the effective operation of the light as well as enhancing the knowledge and skill of the Somali team. Due to travel restrictions as a result of the COVID-19 pandemic, it was not possible for engineers to easily visit Mogadishu and an innovative solution was put in place to bring the lantern into service whilst simultaneously upskilling the local Somali team. The local Marine Aids to Navigation Managers were successfully coached remotely by the Sealite team located in Australia and the United Kingdom with respect to the assembly and installation thereby providing a large degree of practical experience in the practical management of the aid to navigation.

#### THE CATALYST FOR FURTHER AIDS TO NAVIGATION DEVELOPMENT

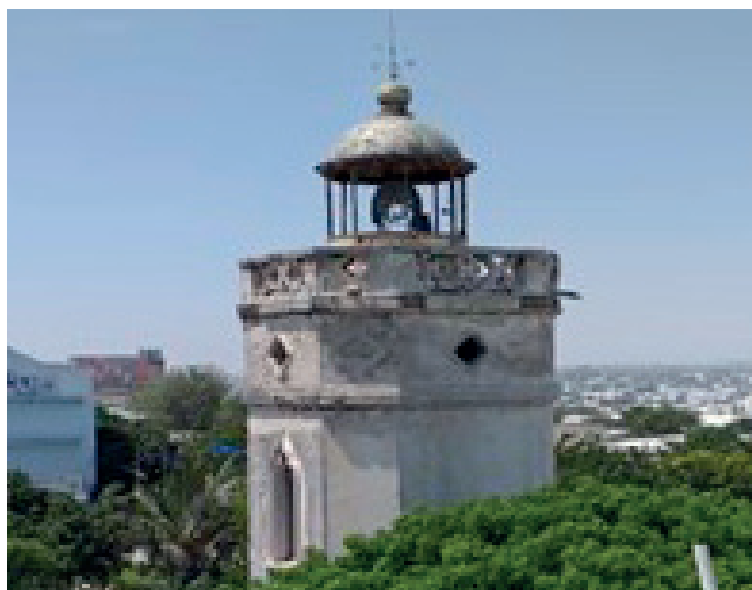
The port of Mogadishu is experiencing significant growth and investment as the country continues its recovery and economic expansion. As such, the Somali Marine Aids to Navigation Managers have commenced a new project to implement a new system of aids to navigation in Mogadishu harbour and its approaches. The IALA World-Wide Academy is supporting these efforts and is pleased to see the principles of marine aids to navigation management being effectively implemented by the team in Somalia through the application of risk assessment processes and the knowledge gained in their Academy supported training.

This will facilitate a robust procurement process that will enable a new system of aids to navigation to be installed in Mogadishu harbour. Not only will this ensure the safety of navigation but also contribute

significantly to the economic growth of Somalia.

#### About Sealite:

Sealite is a technology leader in the design and manufacture of marine aids to navigation (AtoN) equipment. The company is a world-class manufacturer of products that guide vessels safely into ports and harbours around the world. The Sealite team is dedicated to servicing the marine industry through the efficient design of leading-edge solutions to withstand the toughest environments, and offers the widest range of AtoN products in the marketplace. Visit [sealite.com](http://sealite.com) to find out more.





## MOGADISCIO RALLUME SON PHARE POUR ÉCLAIRER L'AVENIR

### UN PHARE HISTORIQUE À MOGADISCIO

Le phare de Forte Sheikh est implanté à l'intérieur des terres, dans le district de Warta Nabadda, à Mogadiscio, à environ un Mille (M) de la mer. Le premier phare a été construit en 1903. Constitué d'une structure conique en brique et en métal, il culminait à environ 28 mètres au-dessus du niveau de la mer. C'était une aide importante à la navigation, servant en particulier d'alignement, avec deux autres aides à la navigation. Ensemble, elles ont marqué le chenal d'accès au port de Mogadiscio et ont été bien connues des marins, le phare étant visible à 32 M.

En 1935, en raison d'une forte demande d'augmentation de la portée du feu et pour répondre aux exigences des marins et de leur sécurité, l'ancienne structure a été remplacée et le phare actuel a été édifié à la même position. Il a été construit en briques enduites pour mieux résister aux intempéries, et peint en blanc avec un dôme rouge pour servir d'amer.

Le phare, du bas de la fondation au sommet de la tour, mesure environ 24 mètres de haut. Le diamètre se rétrécit d'environ 7,6 mètres à la base à environ 3,6 mètres à son faite. L'épaisseur des murs, réalisés en briques pleines, va en se rétrécissant d'environ 4,5 mètres en bas à environ 60 cm en haut. Une lanterne de forme octogonale et surmontée d'un dôme abritant la source lumineuse couronnait la tour. L'escalier comptait 80 marches, du niveau du sol à la source de lumière au sommet du phare. La lanterne était positionnée à une altitude de 30 mètres et était équipée d'un feu blanc à faisceau tournant, la source lumineuse alternant entre une faible et une haute intensités toutes les 20 secondes. Le feu tournant, qui illuminait la tour et la ville de Mogadiscio, était équipé d'une lentille de Fresnel de premier ordre à 360 degrés. Il était alimenté au kérosène et pouvait être vu à environ 32 M du rivage. Le phare était habité et, chaque nuit, toutes les quatre heures le gardien devait remonter manuellement l'appareillage mécanique. Le nouveau phare sera gardienné jusqu'en 1945, année de son automatiser.

Le phare est resté opérationnel jusqu'au déclenchement de la guerre civile à la fin des années 1990. Malheureusement, il a alors été pillé et l'équipement et le bâtiment ont été gravement endommagés. Le phare a ensuite été occupé par différentes personnes impliquées dans le contrôle de la ville. Certaines des structures du phare, comme le soubassement et le dôme, qui ont résisté à des années d'épreuves au cours des périodes de service précédentes, sont aujourd'hui très corrodées et en mauvais état.

### LA RÉCENTE RESTAURATION DU PHARE

En 2019, le Ministère des ports et du transport maritime a lancé une importante restauration du phare. Ce projet a constitué une initiative majeure destinée à améliorer l'importance et augmenter les bénéfices de la fourniture d'aides à la navigation efficaces en Somalie, un domaine qui a été négligé pendant plusieurs années

compte tenu des autres défis auxquels le pays a été confronté. La position dominante du phare de Mogadiscio et sa valeur symbolique, combinés à un réel besoin opérationnel de contribuer à la navigation sûre et efficace des navires accédant au port de Mogadiscio, ont fait de cette restauration une première étape obligée dans la remise en état des aides à la navigation en Somalie.

Les objectifs de la restauration comprenaient la réparation et l'enduit des fissures causées par des balles logées dans l'épais mur de briques. La structure entière a été peinte et une nouvelle source de lumière a été installée. La rénovation complète comprenait l'ajout de nouveaux espaces de vie et d'une salle de bain pour les gardiens.

Le phare de Forte Sheikh est un symbole important pour les générations précédentes, en particulier pour les marins qui restent nostalgiques et réfléchissent à son importance pour les générations actuelles et futures. Ils reconnaissent cet important travail de restauration comme un témoignage clair du redémarrage rapide du pays.

Après des années d'absence de service, le phare de Forte Sheikh a été officiellement inauguré le 15 août 2020 par le Premier ministre par intérim du gouvernement fédéral de la Somalie, S.E Monsieur Mahdi Mohamed Gulleid (Khadar), en présence de la Ministre des ports et des transports maritimes S.E. Madame Mariam Aweis Jama. Des marins et des capitaines au long cours ont alors témoigné avec émotion de leurs souvenirs de navigation, où ils ont fréquemment tiré profit du phare de Forte Sheikh.

Aujourd'hui, la source lumineuse est un équipement à diodes électroluminescentes (DEL) moderne alimenté à l'énergie solaire. Un ami de l'ancien gardien, après avoir vu les progrès technologiques importants réalisés dans la lanterne et la source lumineuse, s'est souvenu des efforts physiques nécessaires au fonctionnement de l'ancienne source lumineuse, et a relevé la différence.

Le phare est maintenant pleinement opérationnel en tant que feu omnidirectionnel programmé avec le caractère FI W 12s et est visible avec une portée nominale de 13 à 19



M. Lors de son inauguration, certains marins pratiques ont souligné l'utilité du phare de Forte Sheikh. Ils ont déclaré qu'il aurait été extrêmement utile quelques jours avant son inauguration, lorsque le port de Mogadiscio a été frappé par des conditions météorologiques défavorables, avec une visibilité réduite.

#### LE PARTENARIAT DE L'ACADÉMIE MONDIALE DE L'AISM AVEC LA SOMALIE

L'Académie mondiale de l'AISM a travaillé avec la Somalie dans le cadre de ses programmes d'éducation et de formation continue et de renforcement des capacités. Ceux-ci sont basés sur les principes d'éclairer, d'éduquer et de s'engager pour permettre à la Somalie de respecter ses obligations internationales en ce qui concerne les aides à la navigation maritimes.

L'Académie a soutenu la formation de trois gestionnaires d'aides maritimes à la navigation dans le pays, en collaboration avec des organismes de formation accrédités en Chine et en Inde. Le travail en matière d'éducation et de formation se poursuit avec deux des gestionnaires actuels. Ils se préparent pour la formation au Master de gestion des aides à la navigation organisée dans un proche avenir. Cela dotera la Somalie des connaissances et des compétences nécessaires pour mettre en œuvre une autorité nationale compétente pour les aides à la navigation maritimes afin de permettre le développement continu et la remise à niveau de l'infrastructure des aides à la navigation maritimes au long de la côte.

#### LE SOUTIEN DES MEMBRES INDUSTRIELS DE L'AISM POUR UNE NOUVELLE SOURCE LUMINEUSE

Les responsables qualifiés des aides à la navigation maritimes en Somalie ont mis leurs connaissances et leurs compétences en pratique et ont lancé un appel d'offre pour la fourniture d'une nouvelle source lumineuse. La société Sealite, membre industriel de l'AISM, a été sélectionnée pour fournir la source lumineuse et l'infrastructure associée, et assurer le soutien nécessaire pour la mettre en service.

Une nouvelle lanterne à SL-300 à un étage de DEL à faible consommation a été installée. Elle a été programmée pour assurer un fonctionnement en feu tournant, plutôt qu'un classique feu rythmé, et a été fournie avec un support en acier inoxydable et une alimentation par panneaux photovoltaïques. Sealite a travaillé pour compléter et développer les connaissances et les compétences existantes des gestionnaires des aides à la navigation somaliennes. Un support technique a été fourni, avec les calculs de dimensionnement des panneaux photovoltaïques et les options d'ingénierie pour maximiser la visibilité du feu. L'utilisation de la

lanterne marine SL-300 a permis de maintenir l'intégrité historique du phare de Mogadiscio.

Le projet présentait également des défis importants, notamment la prise en compte des menaces possibles de vol et de vandalisme, tout en s'assurant que la solution était adaptée aux conditions environnementales locales dans un endroit exposé. De plus, comme le phare de Fort Sheikh est situé dans un environnement urbain, les défis en matière d'atténuation des effets possibles dû à l'arrière-plan lumineux sur la lecture du signal lumineux de la lanterne ont également été pris en compte. Après l'installation, les pilotes de Mogadiscio ont indiqué qu'ils étaient parfois incapables de voir la lumière en raison de l'arrière-plan lumineux dû aux réverbères, aux lumières des bâtiments et des transports dans la ville. L'équipe technique de Sealite travaille désormais en étroite collaboration avec le Ministère des ports et du transport maritime pour améliorer la portée de la lanterne, dotée d'une alimentation électrique plus importante.

Alors que le niveau des connaissances et des compétences en matière d'aides à la navigation en Somalie se développe rapidement, un soutien à l'installation et à la mise en service était nécessaire pour assurer le fonctionnement efficace du phare ainsi que pour améliorer les connaissances et les compétences de l'équipe somalienne. En raison des restrictions de voyage dues à la pandémie de la COVID-19, il n'a pas été possible pour les ingénieurs de Sealite de visiter facilement Mogadiscio et une solution innovante a été mise en place pour mettre la lanterne en service tout en améliorant simultanément les compétences de l'équipe somalienne locale. Les responsables locaux des aides à la navigation maritimes ont été encadrés avec succès à distance par l'équipe Sealite située en Australie et au Royaume-Uni en ce qui concerne l'assemblage et l'installation, fournissant ainsi une grande expérience pratique dans la gestion locale de l'aide à la navigation.

#### UN CATALYSEUR POUR LE DÉVELOPPEMENT

Le port de Mogadiscio connaît une croissance et des investissements importants alors que le pays poursuit sa reprise et son expansion économique. À ce titre, les responsables des aides à la navigation somaliennes ont lancé un nouveau projet visant à mettre en œuvre un nouveau système d'aides à la navigation dans le port de Mogadiscio et ses abords. L'Académie mondiale de l'AISM soutient ces efforts et est heureuse de voir que les principes de la gestion des aides à la navigation sont effectivement mis en œuvre par l'équipe en place en Somalie grâce à l'application de processus d'évaluation des risques et aux connaissances acquises lors de leur formation soutenue par l'Académie.

Cela facilitera un processus d'approvisionnement solide qui permettra d'installer un nouveau système d'aides à la navigation dans le port de Mogadiscio. Cela garantira non seulement la sécurité de la navigation, mais contribuera également de manière significative à la croissance économique de la Somalie.

#### À propos de Sealite

Sealite est un leader technologique dans la conception et la fabrication d'équipements d'aides à la navigation. La société est un fabricant de niveau mondial de produits qui guident les navires en toute sécurité dans les ports du monde entier. L'équipe Sealite se consacre au service de l'industrie maritime grâce à la conception efficace de solutions de pointe pour résister aux environnements les plus difficiles, et offre la plus large gamme de produits du marché en matière d'aides à la navigation. Visitez le site internet [sealite.com](http://sealite.com) pour en savoir plus.



## VOLVIENDO A ENCENDER SOMALIA PARA UN FUTURO BRILLANTE

### UN FARO HISTÓRICO EN MOGADISCIO

El faro de Forte Sheikh es un faro interior ubicado en el distrito de Warta Nabadda, Mogadiscio, a una milla del mar y fue construido originalmente en 1903. El faro, en lo alto de una estructura cónica de ladrillo y metal, estaba a unos 28 metros sobre el nivel del mar y era una importante ayuda a la navegación, especialmente sirviendo como luz de enfilación, junto con otras dos ayudas hermanas para la navegación. Juntas marcaban el canal de entrada del puerto de Mogadishu y la gente de mar informaban que eran visibles a 32 millas náuticas.

En 1935, debido a una creciente demanda por mejorar la luz de enfilación y satisfacer las demandas de los navegantes y su seguridad, se reemplazó la estructura anterior y se construyó el faro actual en el mismo lugar. El nuevo faro se construyó con muros de ladrillo extrusionado para resistir el clima y fue pintado de blanco con un techo rojo para proporcionar una marca visual de día a los navegantes.

El faro, desde la parte inferior de los cimientos hasta la cima del pináculo de la torre, mide alrededor de 24 metros de altura. El diámetro se reduce de alrededor de 7,6 metros en la base alrededor de 3,6 metros en su pico. Los muros son de ladrillo macizo de unos 4,5 metros de espesor en la parte inferior y se estrecha a unos 60 cm de espesor en la parte superior; una carcasa de linterna octogonal y una cúpula coronaban la torre y albergaban la linterna. El faro tiene 80 escalones desde el nivel del suelo hasta la fuente de luz en la parte superior del faro. La linterna se colocó a una altura de 30 metros y emitía una luz giratoria blanca intermitente que alternaba entre una luz de baja y alta intensidad cada 20 segundos. La linterna giratoria, que iluminó la torre y la ciudad de Mogadiscio, era una lente Fresnel giratoria de primer orden de 360 grados alimentada por queroseno y podía verse aproximadamente a 32 millas náuticas de la costa. El faro era manual y el farero debía rebobinar manualmente el aparato de relojería cada noche cada cuatro horas. El nuevo faro se operaba manualmente hasta 1945 cuando se automatizó por completo.

### EL FARO RECIÉN RESTAURADO

En 2019, el Ministerio de Puertos y Transporte Marítimo inició una importante restauración del faro. El proyecto de restauración fue una iniciativa clave que sirvió para aumentar la importancia y ampliar los beneficios de la provisión efectiva de ayudas a la navegación en Somalia, un área que se ha pasado por alto durante varios años, al considerar otros desafíos que enfrenta el país. La posición destacada del faro en Mogadishu

y su reconocido estatus, combinado con una clara necesidad operativa de contribuir a la navegación segura y eficiente de los buques que arriban al puerto de Mogadishu, hicieron de la restauración una primera etapa en el rejuvenecimiento de las ayudas a la navegación en Somalia.

Los esfuerzos de restauración incluyeron la reparación y aislamiento de grietas por balas alojadas en la gruesa pared de ladrillo. Se pintó toda la estructura y se instaló una nueva linterna. La extensa renovación incluyó nuevas salas de estar y un baño para los encargados.

El faro de Forte Sheikh es un símbolo prominente para la generación anterior de Mogadiscio, especialmente para los marinos nostálgicos y que reflexionan sobre su importancia para las generaciones actuales y futuras y reconocen este importante trabajo de restauración como un claro testimonio de la rápida recuperación del país.

Después de años de servicio perdido, el faro de Forte Sheikh fue inaugurado oficialmente el 15 de agosto de 2020 por el Primer Ministro interino del Gobierno Federal de Somalia; H.E Mahdi Mohamed Gulleid (Khadar) junto con el Ministro de Puertos y Transporte Marítimo S.E. La Sra. Mariam Aweis Jama en presencia de maestros marinos y capitanes que recordaban con cariño sus días de navegación y que utilizaban con frecuencia el faro de Forte Sheikh.

Hoy en día, la linterna es un tipo de LED moderno que funciona con energía solar. Un amigo del antiguo farero, después de ver los importantes avances tecnológicos realizados en la linterna y la iluminación, recordó el trabajo manual que fue necesario para permitir el funcionamiento de la antigua lámpara, y cómo esos mecanismos y labor manual ya no son necesarios.

El faro está ahora en pleno funcionamiento como una luz omnidireccional programada con carácter de Fl W 12s y visible con un alcance nominal de 13 a 19 millas náuticas. Tras su inauguración, algunos marinos locales



destacaron lo útil que es el faro Forte Sheikh y comentaron que habría sido sumamente valioso solo unos días antes de su inauguración, cuando el puerto de Mogadiscio se vio afectado por un clima adverso y una visibilidad reducida.

#### LA COLLABORATION DE LA ACADEMIA MUNDIAL DE IALA CON SOMALIA

La Academia Mundial de IALA ha trabajado con Somalia como parte de sus programas continuos de educación, capacitación y desarrollo de capacidades basados en los principios de esclarecer, educar y participar para permitir que Somalia cumpla con sus obligaciones internacionales relacionadas con la provisión de ayudas a la navegación marítima.

La Academia ha apoyado la formación de tres directores de ayudas a la navegación marítima en el país, junto con organizaciones de formación acreditadas en China e India. El camino de la educación y la capacitación continúa con dos de los Gerentes AtoN actuales que cursarán el programa Master en gestión de las Ayudas a la Navegación marítima en un futuro próximo. Esto equipará a Somalia con los conocimientos y habilidades necesarios para implementar una autoridad competente ayudas a la navegación marítima permitiendo el desarrollo y el rejuvenecimiento continuo de la infraestructura AtoN costera.

#### LOS MIEMBROS INDUSTRIALES DE IALA APOYAN EL NUEVO SISTEMA DE FUENTE DE LUZ

Los directores cualificados de ayudas a la navegación en Somalia pusieron en práctica sus conocimientos y habilidades y lanzaron un proceso de licitación competitivo para el suministro de una nueva linterna. Sealite, miembro industrial de IALA, fue seleccionado para proporcionar la linterna y la infraestructura asociada y el soporte para ponerla en funcionamiento.

Se instaló una nueva linterna LED SL-300 de un solo nivel de baja potencia. Estaba programado para reflejar una fuente giratoria en lugar de una característica de destello típica y se suministró junto con un pedestal de acero inoxidable y una fuente de energía solar. Sealite trabajó para complementar y aprovechar los conocimientos y habilidades existentes de las ayudas somalíes a los gestores de navegación. Brindaron soporte técnico, asistieron con los cálculos de dimensionamiento solar y las opciones de ingeniería para maximizar la visibilidad de la linterna. El uso de la linterna marina SL-300 ha asegurado la integridad histórica del faro de Mogadishu.

El proyecto también tuvo algunos desafíos únicos que incluyeron tener en cuenta las posibles amenazas de robo y vandalismo y, al mismo tiempo, garantizar que la solución fuera adecuada para las condiciones ambientales locales siendo un lugar expuesto. Además, como el faro de Fort Sheikh está situado en un entorno urbano, también se consideró mitigar los posibles efectos de la iluminación de fondo en la transmisividad de la linterna. Una vez instalada, los prácticos de Mogadishu advirtieron que a veces no podían ver la luz debido a la iluminación de fondo de las luces de la calle, las luces de los edificios y el transporte en la ciudad. El equipo técnico de Sealite está trabajando ahora en estrecha colaboración con el Ministerio de Puertos y Transporte Marítimo para programar el alcance de la linterna suministrada con una fuente de alimentación aumentada.

Si bien el nivel de conocimientos y habilidades de las ayudas a la navegación en Somalia se está desarrollando rápidamente, se necesitó apoyo para la instalación y la puesta en servicio y así garantizar el funcionamiento eficaz de la linterna, así como para mejorar los conocimientos y la habilidad del equipo somalí. Debido a las restricciones de viaje como resultado de la pandemia de COVID-19, los ingenieros no pudieron visitar fácilmente Mogadiscio y se implementó una solución innovadora para poner en servicio la linterna y, al mismo tiempo, mejorar las habilidades del equipo local somalí. Los Responsables de Ayudas a la Navegación Marítimas locales fueron entrenados con éxito a distancia por el equipo de Sealite ubicado en Australia y el Reino Unido con respecto al montaje e instalación proporcionando un alto grado de capacitación práctica en la gestión de las ayudas a la navegación.

#### EL CATALIZADOR DE EL DESARROLLO DE NUEVAS AYUDAS A LA NAVEGACIÓN

El puerto de Mogadishu está experimentando un crecimiento e inversión significativos a medida que el país continúa su recuperación y expansión económica. Como tal, los directores de ayudas a la navegación de Somalia han comenzado un nuevo proyecto para implementar un sistema de ayudas a la navegación en el puerto de Mogadiscio y sus accesos. La Academia Mundial de la IALA está apoyando estos esfuerzos y se complace en ver que los principios de la gestión de las ayudas a la navegación están siendo implementados de manera efectiva por el equipo de Somalia a través de la aplicación de procesos de evaluación de riesgos y el conocimiento adquirido en su capacitación respaldada por la Academia.

Esto facilitará un sólido proceso de licitaciones que permitirá instalar un nuevo sistema de ayudas a la navegación en el puerto de Mogadishu. Esto no solo garantizará la seguridad de la navegación, sino que también contribuirá de manera significativa al crecimiento económico de Somalia.

#### Acerca de Sealite:

Sealite es líder tecnológico en el diseño y fabricación de equipos de ayudas a la navegación (AtoN). La compañía es un fabricante de clase mundial de productos que guían a los buques de manera segura hacia puertos y muelles de todo el mundo. El equipo de Sealite se dedica a brindar servicio a la industria marítima a través del diseño eficiente de soluciones de vanguardia para resistir los entornos más difíciles y ofrece la gama más amplia de productos AtoN en el mercado.

Visite [sealite.com](http://sealite.com) para obtener más información.



## SEALITE EXPANDS MANUFACTURING FACILITY IN AUSTRALIA



Sealite's business expansion last year was significant, and has paved the way to a positive start in 2021. The new purpose-built factory located at their global headquarters in Australia has doubled their rotational moulding capacity. The business has seen faster production timeframes with goods ready for despatch in record time.

The site is Sealite's third rotational moulding factory, and is an important milestone for the business. Sealite's other manufacturing facilities are located in Tilton, USA that services The Americas and

Caribbean, and Lowestoft, UK for their UK & European customers.

Sealite manufactures a large range of Aids to Navigation including, ocean buoys and channel markers from their company-owned sites. They choose to only use UV stabilised virgin polyethylene material for longevity and durability in IALA compliant colours. This is testament to Sealite's commitment to quality and their reputation for manufacturing excellence.

The process to manufacture marine buoys is highly technical. Sealite achieve the greatest integrity in product supply and are committed to manufacturing inhouse in ISO:2015 accredited facilities. The company also supplies and manufactures navigational lighting, moorings and other turnkey solutions that are delivered to over 100 countries, world-wide.

Chris Procter, CEO added: "Investment in manufacturing is key to the future of Sealite and our aim to support the maritime industry with the latest developments in Aids to Navigation products. Our third rotational moulding site will enable Sealite to build towards the vision of being the global leader of technically advanced and connected navigational aids through our people, process and commitment to quality."

### INFORMATION MESSAGE ABOUT DISCONTINUITY OF THE IALA BULLETIN

This second edition of the Bulletin 2020 will be the last. The IALA Bulletin will no longer be printed. If you wish to continue receiving news from IALA, please subscribe to e-Bulletin, the IALA newsletter issued 4 times per year. To subscribe, please go to the IALA website, create an account and make sure you tick the box newsletter e-Bulletin.

### MESSAGE D'INFORMATION SUR L'ARRÊT DU BULLETIN DE L'AISM

Cette deuxième édition du Bulletin 2020 sera la dernière. Le Bulletin de l'AISM ne sera plus imprimé. Si vous souhaitez continuer à recevoir des nouvelles de l'AISM, veuillez vous abonner au e-Bulletin, le bulletin d'information de l'AISM publié 4 fois par an. Pour vous abonner, rendez-vous sur le site Internet de l'AISM, créez un compte et assurez-vous de cocher la case newsletter e-Bulletin.

### MENSAJE INFORMATIVO SOBRE DISCONTINUIDAD DEL BOLETÍN IALA

Esta segunda edición del Boletín 2020 será la última. El Boletín de la IALA ya no se imprimirá. Si desea seguir recibiendo noticias de IALA, suscríbese al e-Bulletin, el boletín de IALA que se publica 4 veces al año. Para suscribirse, visite el sitio web de IALA, cree una cuenta y asegúrese de marcar la casilla Boletín electrónico.

# 20<sup>TH</sup> CONFERENCE CALL FOR ABSTRACTS

THE THEME FOR THE 20<sup>TH</sup> IALA CONFERENCE SCHEDULED  
FROM 28 MAY TO 4 JUNE 2022 IN RIO DE JANEIRO, BRAZIL IS  
**MARINE AIDS TO NAVIGATION - INNOVATION FOR A SUSTAINABLE FUTURE**



## PROPOSED TOPICS:

- ✓ Digital connectivity technologies in Marine AtoN
- ✓ Marine AtoN in an increasingly autonomous and virtual world
- ✓ Exchange of information, challenges and implementation
- ✓ Cyber Risk and Resilient services
- ✓ Risk Management
- ✓ Marine AtoN Heritage and legacy
- ✓ Sustainability in the provision of Marine AtoN services
- ✓ Current technologies - best practice and developments

**Please go to the IALA Website to download the call for abstract form and return it to the Secretariat by 31 March 2021.**





Historical  
Lighthouses

# MLL1000 LED Lamp

Our MLL1000 lamp has been specially designed to be installed in historic major glass optics, by using the full potential of LED technology ensuring optical accuracy and providing maximum light performance.

