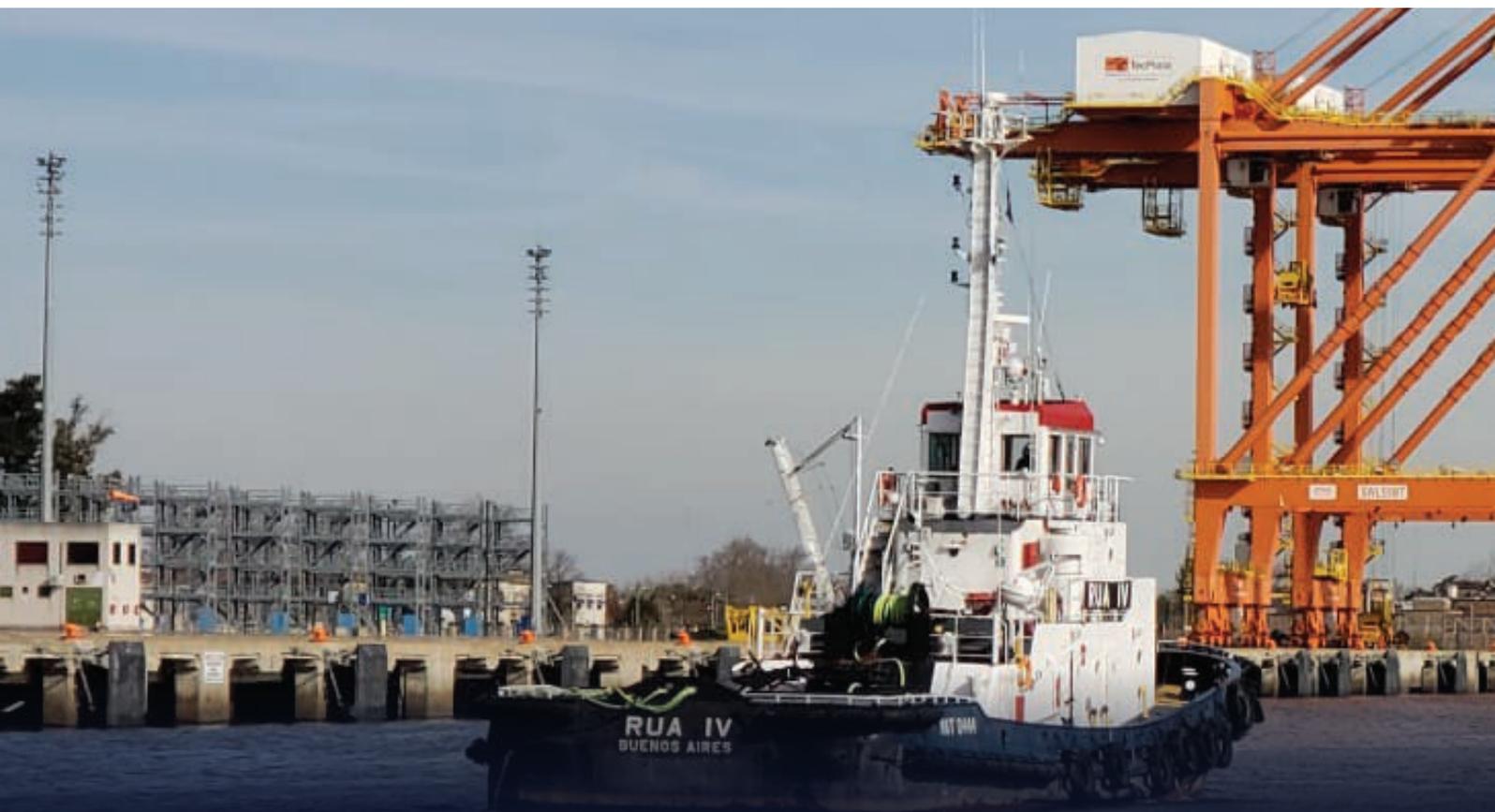


# LA RECIENTE APROBACIÓN PARLAMENTARIA DE LA CONVENCIÓN RELATIVA A LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE AYUDAS A LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA: ALGUNAS REFLEXIONES INICIALES SOBRE SU EVENTUAL CONVENIENCIA



**Leopoldo M. A. Godio**

*CV Abogado, Magíster en Relaciones Internacionales y Doctor (tesis sobresaliente, Universidad de Buenos Aires). Doctor en Ciencias Jurídicas (tesis sobresaliente, Pontificia Universidad Católica Argentina). Profesor de Derecho Internacional Público e Investigador con dedicación especial de la Pontificia Universidad Católica Argentina (UCA), Miembro Titular del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (Rama Argentina).*

En el mes de octubre, el Congreso de la Nación Argentina sancionó la Ley 27760 (B.O. 18 de octubre de 2024) que concluye el trámite legislativo necesario para que el Poder Ejecutivo Nacional manifieste, según el mérito, oportunidad y conveniencia, el consentimiento en obligarse internacionalmente por la Convención relativa a la Organización Internacional de Ayudas a la Navegación Marítima.

La Convención –que entró internacionalmente en vigor el 22 de agosto de 2024 –tiene, como objetivo principal, constituir la Asociación Internacional de Señalización Marítima (IALA-ASIM) como una organización internacional de carácter intergubernamental (artículo 1.1 y 14) y foro destinado a la regulación, prestación, mantenimiento y funcionamiento de ayudas a la navegación marítima.

En otras palabras, la IALA-ASIM presenta el formato y las características habituales propios de los estatutos constitutivos de organizaciones internacionales

que poseen subjetividad propia, en este caso provista de una Asamblea General, un Consejo, una Secretaría y Comités (artículos 7 a 10), diseñados con el fin de establecer instituciones, reglas y formas de cooperación aptas para la consecución de objetivos comunes. Asimismo, la pertenencia y participación también exige contribuir al financiamiento de la nueva entidad (artículos 7 y 13).

En efecto, la IALA-ASIM procura convocar y coordinar la labor de distintos Estados (Miembros, Miembros Asociados y Miembros Afiliados) y organizaciones internacionales competentes para participar en la regulación, prestación, mantenimiento y mejor funcionamiento de la navegación marítima y su seguridad (artículo 3 y 5)

En cuanto a la normativa en sí misma, los artículos 3 y 4 aparecen como los más interesantes para tener en cuenta por los profesionales del derecho marítimo, ya que el establecimiento de disposiciones técnicas acordadas en la IALA-ASIM



<sup>1</sup> Para cada Estado que ratifique, apruebe o adhiera posteriormente al acuerdo, el texto entrará en vigor al cumplirse el trigésimo día de del depósito del instrumento. A la fecha del presente trabajo (22 de octubre 2024), cuenta con treinta y cinco Estados Parte, el último en ratificar internacionalmente el Convenio fue Islas Solomon. Fuente: <https://www.iala-aism.org/the-igo-project/> (consulta el 22 de octubre de 2024).

<sup>2</sup> Los comités técnicos están conformados por expertos y consultores del sector marítimo naviero internacional, que colaboran con la orientación y la labor de la organización. Se trata de un espacio apto para el intercambio y la comparación de experiencias, puntos de vista y sistemas empleados, con potenciales beneficios para el desarrollo de prácticas y servicios más eficientes.

<sup>3</sup> Este esquema de colaboración con “organizaciones internacionales competentes” está previsto, específicamente, en el artículo 266 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982.

pueden influir en futuras deliberaciones en la Organización Marítima Internacional (OMI) en temas sensiblemente desde el servicio y la navegación de buques, además de buscar preservar la protección del medio marino y fomentar el desarrollo técnico-cooperativo-tecnológico con miras a armonizar la colaboración en materia de seguridad -no sólo entre Estados, sino con otras organizaciones internacionales como la Organización Hidrográfica Internacional (OHI), la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), la Organización Meteorológica Mundial (OMM) y la OMI, entre otros - y eficiencia en el transporte marítimo internacional, reduciendo el riesgo de siniestros.

Sin embargo, es necesario destacar que detrás de su texto sencillo y los fines loables declamados, este tipo de organizaciones no se aparta de la verdadera utilidad que tienen estos instrumentos: la creación de un foro especializado, pasible de influencias sectoriales -tanto pública como privadas- y de sutiles intervenciones en las deliberaciones realizadas formalmente por funcionarios gubernamentales. Sus consecuencias no son menores, ya que aunque la naturaleza jurídica de las resoluciones adoptadas por la IALA-ASIM no son vinculantes, aquellas pueden culminar en recomendaciones que ulteriormente resulten plasmadas en orientaciones para futuros tratados o la invitación al desarrollo de legislación nacional en un sentido determinado, entre otras.

Finalmente, es posible considerar la conveniencia para efectuar el eventual depósito del instrumento acuerdo por parte del Poder Ejecutivo Nacional, ya que permitiría a la República Argentina establecer una presencia en las reuniones de la nueva organización e influir activamente -a través de una clara política naviera en sintonía con la política exterior- en la redacción de futuros reglamentos para el funcionamiento de los diversos órganos, entre otros beneficios. Sin embargo, es necesario evaluar todos los efectos potenciales, especialmente aquellos que podrían resultar de interés para la República Argentina en su controversia con el Reino Unido por la Cuestión Malvinas.

