

PRIMERA SESION DE TRABAJO

TEMA:

**CONSTITUCIONALIDAD DE ALGUNAS NORMAS DEL
CODIGO AERONAUTICO**

16 de noviembre de 1967

15 horas

PRIMERA SESION DE TRABAJO

Dr. MALDONADO: Esta primera sesión de trabajo será presidida por el Dr. Jacinto Pino Muñoz, representante de la Universidad de Chile; actuará como vicepresidente el Dr. Luis A. Cáceres, profesor de esta Casa de Estudios, y como Secretario, quien habla en estos momentos. El tema de estudio es "Constitucionalidad de ciertas normas del Código Aeronáutico", y su relator el Dr. Mario O. Folchi, de la Universidad de Morón. Invito al Dr. Pino Muñoz a ocupar el estrado, así como al Dr. Cáceres.

Han presentado trabajos referidos al temario de esta primera sesión, los doctores Ortiz de Guinea, Delnegro, Cirillo, Jaureguiberry y Sapochnik; Ulla y Maldonado.

Dr. PINO MUÑOZ: Antes que el relator pase a hacer la exposición correspondiente quiero agradecer la gentileza que ha tenido la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad Nacional del Litoral, al haberme designado para presidir esta sesión, en forma tan inmerecida. Lo tomo como una muestra más de la gentileza con que nos han tratado aquí, y como una muestra, también, de deferencia hacia la Universidad de Chile, a la cual represento. Como el tiempo apremia, y al temario a discutirse es sumamente interesante, creo que puede el relator, Dr. Mario Folchi, pasar inmediatamente a hacer su exposición.

Sr. RELATOR (*Dr. Mario O. Folchi*): Deseo agradecer a la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad Nacional del Litoral la honrosa posibilidad de participar como Relator en estas Jornadas Nacionales de Derecho Aeronáutico, y en particular al Señor Director de la Sección Navegación del Instituto de Derecho Comercial y de la Navegación de esta Facultad, quien ha tenido a bien invitarme para tal cometido. El tema, "Constitucionalidad de al-

gunas normas del Código Aeronáutico”, es indudablemente un buen saludo a la bandera, es decir, es un buen primer tema de unas Jornadas en las que vamos a estudiar algunos aspectos relativos a las nuevas normas jurídicas que rigen en el país para la actividad aeronáutica. Son varios, como ya expuso el señor secretario, Dr. Maldonado, los trabajos presentados a este tema. Es por ello que, en primer lugar, haré una breve reseña de cada uno de ellos, aunque no una síntesis, por cuanto los señores jornalistas tienen en su poder copia de los mismos. Luego, expondré mi propio punto de vista al respecto.

El trabajo del Dr. Maldonado, se titula “Constitucionalidad de ciertas normas del Código Aeronáutico” y se refiere fundamentalmente a si el Congreso Nacional puede o no legislar sobre el Código Aeronáutico, en atención a que el art. 67, inc. 11 de la Constitución no lo menciona expresamente, y además en cuanto al problema de si puede o no llamárselo Código Aeronáutico a este conjunto de normas referente a la actividad aviatoria. Debo adelantar que comparto plenamente las conclusiones del Dr. Maldonado en lo que tiene relación con el hecho de que, en verdad, la mención de los códigos que hace el art. 67, inc. 11, no es taxativa, y ello surge —como por otra parte está también indicado, en la Exposición de Motivos del Código—, del análisis de las discusiones habidas en las sesiones en que se elaboró la Constitución Nacional, en 1853. Con respecto al problema metodológico de la palabra Código, también comparto el criterio del Dr. Maldonado, porque como él bien lo señala aquí, citando a Capitant en su libro “Vocabulario Jurídico”, el ilustre jurista francés define a los códigos como el nombre dado a un conjunto de disposiciones legislativas reunidas en un solo cuerpo y destinadas a regir las materias que constituyen el objeto de una rama del derecho.

Esto último resulta especialmente grato —me refiero a la definición— para los que nos consideramos autonomistas del Derecho Aeronáutico, porque habla precisamente del objeto de una rama del Derecho. Los que creemos que el Derecho de la Navegación es exclusivamente el que regula la navegación por agua, pensamos que el Derecho Aeronáutico no forma parte de aquel sistema que Scialoja denominó precisamente “Derecho de la Navegación”. Por eso, incluso, me ha parecido muy bien este trabajo del Dr. Maldonado, para recordar, desde el comienzo, la autonomía del Derecho Aeronáutico,

que encuentra otro fundamento, si cabe, en esa definición de *Capitant*.

Si vamos de lo general a lo particular en el análisis de los trabajos presentados, puede ser ahora considerado el de la Srta. Delnegro, quien se refiere concretamente al problema de la constitucionalidad de todo el Código, así "in totum", o sea en su completa textura. También comparto los motivos y las razones que, con brevedad, expone la autora en ese trabajo, sobre lo cual también me extenderé luego, en el momento que tome para formular mi posición personal. En el deseo de contribuir a la búsqueda de la brevedad del tiempo, es que evito ahora referirme con mayor detalle al citado trabajo.

A continuación voy a referirme a los trabajos presentados sobre problemas más específicos; en primer lugar, el del Profesor Ortiz de Guinea, que plantea la inconstitucionalidad del art. 98 del Código, por entenderlo violatorio de la Constitución Nacional, con expresa referencia a los arts. 14, 16 y 20 de la Carta Fundamental. En síntesis, la posición del Dr. Ortiz de Guinea es la siguiente: entiende que el art. 98, al establecer que las personas físicas que exploten servicios de transporte aéreo interno deben ser argentinas y mantener su domicilio real en la República, es violatorio de la Constitución; considera que entonces, un extranjero que por disposición de la Constitución Nacional está en condiciones y tiene derecho de ejercer toda industria, comercio, etc.,— de acuerdo a lo que establecen en su interpretación armónica los arts. 14, 16 y 20 de la Constitución—, no podría explotar esta actividad, dice el Dr. Ortiz de Guinea, por estar la misma restringida a los argentinos según el citado art. 98. Este último viene a ser entonces violatorio de aquellos otros ya mencionados de la Constitución. Sobre todo —agrega el Dr. Ortiz de Guinea— cuando el art. 97 "in fine" dice "Sin embargo, el Poder Ejecutivo por motivos de interés general, podrá autorizar a dichas empresas a realizar tales servicios bajo "condición de reciprocidad". Se refiere a las extranjeras, que podrán explotar los servicios de cabotaje bajo condición de reciprocidad, o sea los de transporte aéreo interno. Alega entonces el Dr. Ortiz de Guinea que en tanto se permite a empresas extranjeras intervenir o participar eventualmente en el transporte aéreo interno o transporte de cabotaje, si bien sujeto a condición de reciprocidad como establece el art. 97 —veremos luego que este

problema de la condición de reciprocidad es bastante más importante que la mera referencia a que en principio parece hacer el Código—, no se extiende esa posibilidad a las personas físicas extranjeras, planteándose con ello un conflicto de índole constitucional que sólo tiene dos alternativas: o bien una reforma constitucional que adecúe las disposiciones de la Carta Fundamental a las necesidades sociales, políticas y económicas de una actividad determinada como es la aeronáutica, o bien declarando propio de la actividad política gubernamental todo lo referente a transporte aéreo. Considera que mientras no se solucione el problema en alguna de estas dos formas, existe ese conflicto y por consiguiente la violación de un principio constitucional. También con referencia a este problema del art. 98, se manifiestan con idéntico criterio doctrinario que el Dr. Ortiz de Guinea, los autores Cirillo, Jaureguiberry y Sapochnik, quienes, además, agregan que el art. 99 es también inconstitucional en su inciso 5º, cuando establece dos tercios de los directores o administradores deberán ser argentinos en aquellas sociedades que se dediquen a explotar servicios de transporte aéreo interno.

En el trabajo mencionado, Cirillo, Jaureguiberry y Sapochnik plantean, asimismo, la inconstitucionalidad del art. 106 del Código Aeronáutico, en cuanto que el personal aeronáutico de empresas argentinas sólo puede ser argentino. Y por último, se refieren al art. 111 en tanto éste establece que en los casos en que una empresa deje de operar sus servicios por cualquier razón, el material de la misma deberá ser comprado por el Estado, salvo que éste no hiciera uso de ese derecho a los 90 días, etc. A esta altura, debo aclarar antes de seguir adelante, que no comparto la posición del Dr. Ortiz de Guinea, ni la expuesta por Cirillo, Jaureguiberry y Sapochnik.

Tenemos un último trabajo perteneciente al Dr. Decio Ulla, que se refiere concretamente al problema de la declaración de utilidad pública en los casos de expropiación. En su trabajo manifiesta el Dr. Ulla que el art. 30 del anterior Código Aeronáutico, que establecía esa cláusula de tipo general, se ha suprimido, y además en realidad el criterio del Dr. Ulla es una toma de posición en el ámbito del derecho público administrativo, por cuanto se dedica a plantear, en esencia, el concepto de que es perfectamente constitucional la cláusula genérica de la ley general de expropiación. O sea

que, de acuerdo con lo que surge de la lectura del citado trabajo, no hay ninguna clase de planteamiento concreto efectuado con relación a las disposiciones del Código vigente.

Cuando dije que compartía aquellos conceptos que se refieren a la constitucionalidad no sólo del Código, sino también de algunos de los artículos a los que brevemente pasé revista, creo que tenemos que tener en cuenta —y ésto lo mencionan Cirillo, Jaureguiberry y Sapochnik en su trabajo, cuando dicen que ellos no entran a discutir o a plantear el problema de la conveniencia o no de que haya una solución en ese aspecto, o sea en la forma como el Código se ha manifestado efectivamente— que no puede dejarse de lado u olvidarse, precisamente, este problema; es decir, que no puede analizarse así, con escueta frialdad, la letra del Código Aeronáutico con relación a la letra de la Constitución Nacional. Veamos por qué.

En primer lugar, todos sabemos muy bien que los constitucionalistas del año 53 no pudieron prever la existencia de la aviación como actividad en sí, y por tanto que exigiese una regulación jurídica concreta, específica, integral. Además, este problema de la presunta violación de leyes con disposiciones de otras leyes más generales, también se plantea, por ejemplo, en el ámbito del Derecho Aeronáutico y del Derecho Civil, cuando, como todos sabemos, el art. 2518 del Código Civil dice que la propiedad del suelo se extiende a toda su profundidad, y al espacio aéreo sobre el suelo en líneas perpendiculares. Por su parte, el art. 6º del Código Aeronáutico —idéntico al art. 4º del anterior código— establece que nadie puede oponerse al sobrevuelo de una aeronave y que en caso que le cause perjuicio sólo tendrá derecho a indemnización. Aparentemente, allí también habría una cuestión de conflicto de normas, planteada entre dichos arts. 2518 del Código Civil y 6º del Código Aeronáutico; sin embargo, la doctrina y la jurisprudencia han interpretado claramente, armónicamente este aparente conflicto, que no es un problema exclusivamente argentino. Es una cuestión que también se planteó en Francia cuando el Código Napoleón, que traía en el art. 552 la misma disposición que la del 2518 de nuestro Código Civil, apareció en aparente contradicción con una norma similar a la que provee el art. 6º del Código Aeronáutico argentino en la Ley francesa de 1924, y que luego se ha mantenido en el art. 18 del Código de la aviación civil y comercial de Francia,

del año 1955. Precisamente fueron varios los autores franceses y los casos de jurisprudencia, en los cuales se vio manifiesta la preocupación que surgía de ese aparente conflicto, y fue por ello que mediante diferentes teorías se logró el equilibrio interpretativo de ambas normas jurídicas.

Al mencionar la presunta colisión que habría entre algunas normas del Código Aeronáutico con la Constitución Nacional, quiero recordar aquí que en el año 1964, en el Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial, dependiente de la Dirección Nacional de Aviación Civil, se realizó un Seminario que dirigió el Dr. Héctor A. Perucchi, y del que participó uno de los periodistas aquí presente, el Dr. Maciel, donde se estudió exhaustivamente el problema de la famosa cláusula aeronáutica en las constituciones. Allí fue analizada la cuestión desde el punto de vista de la legislación constitucional comparada, dividiéndose en tres grupos: las constituciones que tenían cláusulas aeronáuticas, las constituciones que hacían breves referencias al problema aeronáutico en algunas disposiciones, y aquellas otras que claramente no trataban el problema de la cláusula aeronáutica. En dicho Seminario se efectuó también un importante conjunto de consideraciones respecto de la trascendencia que ha tenido el transporte aéreo, y voy a dar algunas de las cifras que, en este aspecto, cita este trabajo, que fue publicado por el Instituto Nacional. Al referirse concretamente al avance que ha tenido el transporte aéreo en el ámbito general, dice que si se considera un índice básico de 100 para el año 1938 en cuanto a pasajeros entrados y salidos del país, se observa que en 1957 dicho índice varió en todos los medios de transporte, pero mientras en el aéreo alcanzó a ser de 2531, en pasajes de ultramar fue de 116, en el transporte fluvial de 110, y por vía terrestre de 541; y agrega que esta comprobación pone de manifiesto la notable preferencia pública por el más moderno medio de transporte. También se plantean en este Seminario las presuntas colisiones que pueden surgir entre las normas de la actividad específica y las de la Constitución Nacional.

Yo comprendo que planteada la cuestión así, con frialdad elitral en el análisis del problema y sin tomar en cuenta otros factores de interpretación, —como lo hacen el Profesor Ortiz de Guinea y los demás autores mencionados— nos encontramos ante un callejón sin salida con contenido jurídico.

Pero deben considerarse otros aspectos, no menos importantes que los que sustentan la inconstitucionalidad.

Nunca hubo en nuestro país un caso concreto en el cual se planteara la inconstitucionalidad de algunas de estas normas, que se presentan aquí como violatorias de la Constitución, en los trabajos referenciados. Este es un aspecto muy importante, porque no podemos alejarnos de la realidad y de la práctica, cuando analizamos los problemas jurídicos.

En segundo lugar, se menciona en el citado Seminario la famosa tesis de la individualidad del poder aéreo, la importancia que dicha tesis tiene como factor de seguridad nacional, como factor de poderío, incluso como factor de prestigio. Todo ésto hace que la actividad aeronáutica asuma características especiales, muy propias, muy definidas, que requieren a su vez, soluciones adecuadas, soluciones de naturaleza política, soluciones que hacen al bienestar general del país, a una política nacional del transporte aéreo. Y por todo ésto se afirma en dicho Seminario que la Constitución Nacional debe ser modernizada, a fin de incorporarle, a lo largo de su texto, disposiciones que adecúen su enunciado para que el mismo tenga en cuenta, donde corresponda, las diversas cláusulas cuya inclusión resulta necesario efectuar. Se agrega allí que "la estabilidad de la Constitución no significa su fosilización y no propiciamos por ello alterarla "sino simplemente modernizarla, pensando que es precisamente la sabiduría de sus principios básicos lo que permite hacerlo sin que éstos se vean alterados". Por mi parte, creo también que la sabiduría del texto constitucional autoriza a interpretar más adecuadamente a la realidad aquellos problemas que, como el que hoy tratamos aquí, no pudieron ser previstos por los constituyentes del 53.

Si se analiza el Decreto-Ley N° 12.507/56, ratificado por Ley del Congreso Nacional N° 14.467, se observa que el conjunto de disposiciones que contiene asume todas las características de una verdadera carta aeropolítica. A los fines del tema que aquí estamos examinando, interesa destacar el art. 1° ("adóptase como política nacional en materia de aeronáutica, la determinada por las normas del presente Decreto-Ley. Ellas orientarán la conducta del Gobierno de la Nación en todo lo relacionado con la aeronavegación y problemas afines"); art. 3° ("los vuelos en el espacio aéreo argentino serán efectuados de acuerdo con la legislación nacional y las conven-

ciones y tratados internacionales suscritos por el Gobierno de la Nación"); art. 4º ("el tráfico de cabotaje será realizado exclusivamente por empresas argentinas."); art. 5º ("el Gobierno Federal continuará, asegurando la vinculación aérea comercial del país con los demás países del mundo, mediante la celebración de convenios bilaterales o autorizaciones a empresas internacionales, sobre la base del régimen más conveniente para los intereses generales de la Nación."); art. 8º ("las actividades comerciales de trabajo aéreo serán realizadas por empresas argentinas de acuerdo con la reglamentación que, a propuesta del Ministerio de Aeronáutica, establezca el Gobierno Federal"); art. 11º ("los servicios de protección al vuelo serán reglamentados y explotados exclusivamente por el Ministerio de Aeronáutica"); art. 15º ("El Ministerio de Aeronáutica propondrá al Poder Ejecutivo las modificaciones que sea necesario introducir en la legislación y reglamentaciones vigentes, para adecuarlas a los objetivos del presente Decreto-Ley. Asimismo, le corresponderá proponer, cuando lo estime oportuno, la revisión de las presentes normas, con el fin de amoldarlas a la evolución natural de la aeronáutica en el orden interno y en el internacional").

Todas estas disposiciones, así como el resto del articulado de dicho Decreto-Ley que, como dije, fue ratificado por ley del Congreso, configuran lo que aparentemente podría ser tomado como inconstitucional. Sin embargo, nadie ha planteado —que yo sépa, al menos— la inconstitucionalidad del mismo, o de algunas de sus normas. Y ello no ha ocurrido, porque los principios jurídico-políticos que informan la orientación que en materia de aeronáutica sigue nuestro país no están en contradicción con el texto constitucional. Han sido redactados, precisamente, teniendo en cuenta la necesaria promoción del bienestar general, que es una de las más importantes finalidades que encierra la intención de los constituyentes del 53 —según reza el Preámbulo— y una de las que, sin duda, habrán de sobrevivir siempre, porque hace a la esencia misma de la existencia del Estado.

Es que la verdad nos dice que no habiendo podido prever los redactores de la Constitución los avances tecnológicos posteriores, no es posible hablar de inconstitucionalidades si al hacerlo nos enfrentamos con la realidad misma, con los usos y costumbres y con los principios generales de este De-

recho Aeronáutico, tan nuevo que es posterior a la Constitución.

Por otra parte, debemos recordar aquí que nuestro país ha ratificado el Convenio de Chicago de 1944, y que el art. 31 de la Constitución Nacional convierte, así, a dicha convención en parte de la ley suprema de la Nación. Pues bien, los arts. 6º y 7º del convenio, respectivamente, establecen que no podrá explotarse ningún servicio internacional regular sobre el territorio de un Estado contratante o hacia el interior de éste si no es mediante permiso especial u otra autorización de dicho Estado, y de conformidad con las condiciones de dicho permiso o autorización, y que todo Estado contratante tiene el derecho de negar a las aeronaves de los demás Estados contratantes el permiso para efectuar transporte de cabotaje. Por lo tanto, señores, si ya nuestro país tiene convenido estos principios en el ámbito internacional, en sus relaciones con otros Estados, no parece lógico pensar que dichos principios resultan inconstitucionales por haber sido incorporados en el Código Aeronáutico.

Yo quisiera advertir, además, que si nos preocupamos por la imposibilidad que tienen los extranjeros de explotar los servicios de transporte aéreo interno —tal como se plantea con respecto a este tema—, ¿por qué no se discute entonces la restricción —que por otra parte nadie ha discutido antes— que tienen las empresas extranjeras de transporte aéreo a realizar transporte interno, ya que la Constitución no hace disquisiciones en cuanto a si los extranjeros deben ser de una manera o de otra? Y pregunto ésto, porque pienso que el mismo derecho tendría un extranjero que transporta en forma internacional pasajeros a nuestro país, eventualmente a participar del comercio nacional extendiendo una ruta internacional en el ámbito interno. Es que, indudablemente, debemos tener en cuenta la actividad específica que supone la aeronáutica, su carácter propio de internacionalidad, de penetrabilidad; es decir, la importancia que tiene este factor con relación no sólo a la seguridad nacional, sino también a la influencia que posee en el ámbito comercial y del desarrollo general político y económico de la Nación.

Es indudable que todos estos problemas que han sido tachados de inconstitucionales en los trabajos mencionados, contienen un alto porcentaje de valores políticos, y es lógico que hayan incorporado en el Código Aeronáutico, no sólo

porque ello ha hecho —entre otros argumentos sostener la politicidad como uno de los caracteres del Derecho Aeronáutico, sino además porque en definitiva el Derecho es siempre un instrumento de la política, como afirma Burdeau—. Y para destacar con algún ejemplo de la realidad lo que afirmamos, cabe mencionar aquí un antecedente judicial oriundo de la Suprema Corte de Justicia de los Estados Unidos, que en varias ocasiones ha tenido que resolver cuestiones vinculadas con el Derecho Aeronáutico. En el año 1948, refiriéndose a un caso en el que un transportador norteamericano solicitaba la concesión de una ruta transoceánica a la Suprema Corte por habérsela negado la autoridad aeronáutica civil, tras sucesivas etapas judiciales, en un fallo sumamente interesante por los conceptos emitidos por el más alto tribunal de aquel país, y haciéndolo mediante la interpretación de los textos constitucionales por intermedio del célebre Juez Jackson, dijo la Corte que no puede olvidarse que el transporte aéreo se realiza en un ámbito tridimensional y que no puede ser asimilado al transporte acuático ni al terrestre, por las características propias de la actividad; además, agrega (C. y S. Air Lines v/Waterman S.S.Corp., citado por Billyou en "Air Law", 1964, pág. 10) que este aspecto del comercio aéreo —porque ésa es precisamente la expresión que utiliza la ley de aviación civil de Estados Unidos, "air commerce", (comercio aéreo) es un problema que tiene naturaleza política, y por ende sujeto a la decisión del Presidente de los Estados Unidos en lo que hace a su regulación, control, fiscalización, etc. Por tanto, la Corte estadounidense se abstuvo de otorgar una concesión de ruta transoceánica a un transportador aéreo, cuestión relacionada estrechamente con los derechos de tráfico, basando su juicio en la naturaleza política del tema debatido. Y la referencia tiene importancia para nuestro derecho, por cuanto ya sabemos de qué manera nuestra Carta Fundamental se vio inspirada por los principios de la del gran país del norte.

En la actualidad, nuestro país posee un conjunto de normas jurídicas de insoslayable análisis al referirnos a problemas de constitucionalidad, y que vendrían a estar ubicadas en la cúspide de la pirámide, para usar una expresión de Kelsen. Me refiero al Acta y al Estatuto de la Revolución Argentina. El Acta de la Revolución resuelve que los Comandantes en Jefe de las tres fuerzas armadas de la Nación constituyan la Junta Revolucionaria, y ésta que asuma el poder político y

militar de la República; que disuelva el Congreso Nacional y las legislaturas provinciales; que ponga en vigencia el Estatuto de la Revolución Argentina, etc. Luego, en el Mensaje de la Junta Revolucionaria al Pueblo Argentino se hace referencia a algunos párrafos que no pueden dejar de considerarse para llegar a comprender, también, el problema relativo a la actividad aeronáutica en sí mismo. Allí se habla de que la modernización del país es impostergable y constituye un desafío a la imaginación, a la energía y al orgullo de los argentinos; luego dice que la modernización y la transformación son los términos concretos de una fórmula de bienestar, y dicho Mensaje resuelve, entre otras cosas, poner en vigencia el Estatuto de la Revolución.

Posteriormente, el Estatuto de la Revolución menciona entre sus considerandos, que es menester imprimir a los órganos gubernativos una estructura eficiente y ágil con facultades para realizar todos los actos que sean necesarios, inclusive los de carácter legislativo. Agrega un poco más adelante que debiendo regirse el Gobierno por lo que prescriben los Fines Revolucionarios, el Estatuto de la Revolución y la Constitución Nacional, resulta imprescindible contar con una Corte Suprema de Justicia cuyos miembros hayan jurado acatamiento a aquellas normas. El art. 2º del Estatuto se refiere a la ley de Ministerios y el art. 3º concretamente a las normas de aplicación y dice que el Gobierno ajustará su cometido a las disposiciones del Estatuto, a las de la Constitución Nacional y leyes y decretos dictados en su consecuencia, en cuanto no se opongan a los fines enunciados en el Acta de la Revolución Argentina. Luego se otorgan al Presidente de la República (art. 5º) las facultades legislativas, lo que, —como bien lo indica la Srta. Delnegro en su trabajo— supone que el Presidente de la Nación no dicta decretos-leyes, como ocurría con los anteriores gobiernos “de facto”, sino que el Presidente “hace leyes”, señores; es decir, tiene la potestad legislativa plena y está reemplazando —valga la expresión —al Congreso Nacional.

Por último, en el Acta de la Revolución Argentina (Objetivos Políticos), se dice que en el ámbito de la política económica —en la que indudablemente el transporte aéreo tiene un papel muy importante— deben establecerse bases y condiciones que hagan factible una gran expansión económica y un auténtico y auto-sostenido desarrollo mediante la utiliza-

ción plena, al mas elevado nivel de rendimiento posible, de los recursos humanos y naturales con que cuenta el país. Y al final, en el ámbito de la política de seguridad, dice textualmente: "alcanzar la aptitud integral necesaria para asegurar la obtención de los objetivos en los otros ámbitos".

La Ley de Ministerios (Nº 16.956) y posteriormente la Ley de Competencias Particulares para los Comandos en Jefe de las Fuerzas Armadas y las Secretarías de Estado (Nº 17.271), dicen que compete al Comando en Jefe de la Fuerza Aérea, entre otras cosas, proponer la política nacional de transporte aéreo y fiscalizar su cumplimiento; fiscalizar la aeronáutica civil, impulsando su desarrollo; ejercer el poder de policía en materia de circulación en el espacio, el establecimiento y operación de las comunicaciones, la meteorología y demás instalaciones y servicios para el apoyo y protección al vuelo; autorizar la realización de la infraestructura aeronáutica, habilitarla, registrarla y fiscalizarla; habilitar, registrar y fiscalizar el personal y el material para el sobrevuelo del territorio argentino, de acuerdo con la legislación y reglamentación correspondientes; organizar la búsqueda, asistencia y salvamento de las aeronaves en peligro o accidentadas, inspeccionar los despojos aéreos provenientes de accidentes de aviación e investigar y determinar oficialmente sus causas; asesorar sobre tipos y características del material de vuelo que adquieran las reparticiones nacionales, provinciales y privadas, para la atención de sus necesidades a fin de propender a la mayor racionalización de los materiales.

Todo lo referido hasta aquí nos indica que estamos frente a un conjunto de disposiciones de carácter político-institucional que, en razón de las circunstancias que las han originado, se encuentran por encima de la Constitución Nacional. En lo que hace al tema que nos ocupa aquí, yo me atrevo a afirmar que el imperio de dichas disposiciones posibilita, sin duda, la modernización de los principios constitucionales haciéndolos adaptables a las necesidades siempre renovadas de la actividad aeronáutica. O sea que, sin perjuicio de los argumentos antes formulados, es evidente que nos hallamos ante una realidad que no podemos desconocer. El jurista que se ubica en puros términos doctrinarios o académicos corre el grave riesgo de enfrentarse a la misma realidad y, en consecuencia, convertir sus manifestaciones en una expresión doctrinaria más, pero también en nada más que eso.

No creo que podamos, ante ese conjunto de normas, hablar entonces de inconstitucionalidad de todo o parte del Código Aeronáutico, y no sólo porque existen dichas normas, sino además porque la realidad de la propia actividad exige un constante y renovado esfuerzo legislativo, tendiente a adecuar las soluciones jurídicas a las necesidades del avance tecnológico.

En cuanto a algunos de los aspectos concretos que se entienden como inconstitucionales dentro del Código Aeronáutico, quiero destacar que la interpretación armónica de los arts. 97 y 98 del mismo cuerpo legal, suponen una definida orientación política en materia de explotación de servicios de transporte aéreo interno, ya que la posibilidad de que empresas extranjeras puedan, eventualmente, realizar transporte de cabotaje, está condicionada a dos elementos: reciprocidad del país de la bandera de la empresa extranjera, y correspondencia de dicha autorización con los principios de interés general del país. Además, aquella posibilidad ha sido prevista por el legislador atendiendo a varias razones que pueden presentarse fácilmente en un futuro cercano: necesidad de ejecutar algún tratado de comercio e intercambio regional y, sobre todo, la tan mentada y necesaria integración regional latinoamericana.

Con respecto a las restantes opiniones vertidas en los trabajos presentados, debo insistir en el concepto de que antes que analizar la fría letra de las comparaciones legales, es preciso acudir a los fundamentos mismos de naturaleza política y de superior interés de la Nación que los han originado. Con ello, por otra parte, no se violenta ninguno de los principios que hacen a nuestra nacionalidad, y que integran el cuerpo normativo de nuestra Carta Fundamental. Nada más.

PRESIDENTE (Dr. Pino Muñoz): Agradezco la magnífica e interesante exposición que hizo sobre el tema el profesor Mario Folchi y estimo de justicia y de lógica conceder primeramente la palabra a aquellas personas que han presentado trabajo sobre este tema y que han sido aludidos. Si nadie de ellos desea hacer uso de la palabra primeramente lo hará el Dr. Luis Muñoz.

DR. MUÑOZ: El derecho constitucional y no el derecho comercial nos ha sido útil para esta reunión en el que nos planteemos si algún precepto aislado del código aeronáutico, que es una copia un tanto desvaída del código

que surgió de la constitución del año 49 es constitucional o inconstitucional. Coincidiendo con la señorita Ana María Del-negro entiendo que "in totum" es inconstitucional el código aeronáutico. Pero como yo no creo en la constitución, sino que creo en otros principios distintos, más progresivos que el concepto individualista y la interpretación constitucionalista de la historia me atrevo a afirmar que lo importante de este código es que en la exposición de motivos se le niega a la Argentina la posibilidad de nacionalizar los transportes aéreos, y no sólo se le niega esa posibilidad sino que se hace una discriminación de las líneas aeronáuticas, lo que supone un paso atrás decisivo en el ámbito internacional. Nuestro país, aunque yo soy argentino desde hace doce años pero como español me siento argentino, ha sido siempre un país progresivo, no digamos revolucionario, porque la palabra revolución ahora la usa cualquiera, antes eran revolucionarios los hombres desposeídos de la fortuna y ahora los revolucionarios son los grandes capitalistas y los grandes dueños de las fortunas internacionales. Yo ahora soy monárquico, por la gracia de Dios y en nombre de la monarquía sostengo que la nación argentina siguiendo los criterios que sigue la integración económica del mercado común europeo, del mercado común centroamericano, de la ALALC, etc., no debía haber renunciado jamás a que la aeronáutica argentina por razones de defensa nacional, por razones de prestigio, etc., pudiera estar en manos de cualquier persona. Pero, además nuestro código incurre en gravísimos errores de técnica, de terminología y de contenido, habla de empresa, pero no define a la empresa, habla de comerciante individual pero no sabemos quien es comerciante individual, habla de sociedades comerciales en un momento en que no sabemos cuales van a ser las sociedades comerciales que nos van a dar las bases de este régimen constitucionalista especial que yo respeto. Pero, de lo que no cabe la menor duda es que el código aeronáutico es total y absolutamente retardatario. Se habla por ejemplo de las funciones de las aeronaves y francamente eso es una ofensa al idioma nuestro, al idioma argentino; las aeronaves que son cosas no pueden cumplir funciones. Las funciones las cumplimos los hombres. Se habla por ejemplo de la carta de porte aérea y se dice que es un instrumento de prueba, desconociendo sin duda, el legislador que es mucho más. La cultura jurídica argentina de la universidad está por encima de un legislador que evidentemente está dando ante el exterior una contrafigura de nuestro país.

Eso está por encima del problema constitucional o inconstitucional que es más bien, un acuerdo. El constitucionalismo ha tenido muchas partes o muchas manifestaciones históricas. ¿A qué constitucionalismo nos referimos, a las Cortes de Castilla, a las Cortes de Aragón o al criterio bonapartista de la constitución liberal de la revolución francesa? Entiendo que si hablamos de Derecho Constitucional el Código Aeronáutico no es constitucional porque desde el punto de vista del derecho constitucional se necesita que las cortes, el poder legislativo lo haya aprobado; lo demás son subterfugios de la doctrina política fascista, neofascista, imperialista o como queramos llamarle; nada más señores.

PRESIDENTE: Se concede la palabra a la Dra. Cirillo.

DRA. CIRILLO: Voy a referirme a algunos puntos que ha tocado el Dr. Folchi. Respecto a la vigencia del Estatuto de la Revolución, pensamos que ella podría dar validez a las normas examinadas, cosa que hemos aclarado en nuestro trabajo; pero como el tema de sesión era Constitucionalidad de ciertas normas consideramos que es necesario comparar las normas del Código Aeronáutico con las de la Constitución, aunque ello no fuese fundamental en este momento ya que podría ser importante en el futuro, pues rigiendo la Constitución si estos artículos no se modifican o, en caso necesario, no se modifica la Constitución, podría presentarse algún problema. Respecto a la comparación que se ha hecho entre los problemas que suscitó la discordancia entre el artículo 2518 del Código Civil y el artículo 4 del Código Aeronáutico, creo que la situación es distinta dado que aquí se trata de discordancia entre normas del Código Aeronáutico y normas de la Constitución, mientras que en el caso anterior se trata de leyes que en el orden jurídico de un país se encuentran en la misma posición, pues el artículo 31 de la Constitución Nacional dice que la Constitución, en primer lugar, las leyes que en su consecuencia se dicten, es decir que estas leyes pueden ser Código Civil, de Comercio, Aeronáutico, etc. De ahí surge que en caso de contradicción entre normas de la Constitución y las de otra ley deben primar siempre las Constitucionales. Pasando a la mención que hizo el Dr. Folchi del trabajo realizado en el Instituto de Derecho Aeronáutico de la Nación de la cláusula Aeronáutica de la Constitución, en el mismo, luego de un análisis de las necesidades de política aeronáutica se llega a la conclusión de la necesidad de modificar la Constitución, ya

que se acepta que las normas del Código son inconstitucionales. Esto lo habíamos dicho ya en nuestro trabajo transcribiendo un párrafo del citado estudio referido a las restricciones que se les hacían en el antiguo Código a los extranjeros, el cual decía: "Podría tal vez argüirse que estos derechos que concede la Constitución no son absolutos sino que ellos deben ser ejercidos "conforme a las leyes que reglamentan su ejercicio" y dentro de esta limitación contenida en el mismo texto constitucional podría encontrarse el fundamento de las limitaciones que los textos aeronáuticos citados imponen a los extranjeros. Entendemos que este argumento puede refutarse con la mera cita de otro artículo de la Constitución, el 28, que expresa: "Los principios, garantías y derechos reconocidos en los anteriores artículos no podrán ser alterados con las leyes que reglamentan su ejercicio". Lo terminante del texto exime de todo comentario".

En cuanto a la manifestación del Dr. Folchi de que nunca se ha cuestionado que a las empresas extranjeras no se les deje hacer tráfico de cabotaje, creo que es una situación un poco distinta, porque generalmente los dueños o los socios de esas empresas residen en el extranjero y la protección que brinda nuestra Constitución se refiere exclusivamente a los habitantes extranjeros. Pasando al punto de la interpretación de la Constitución Norteamericana y a la afirmación del Dr. Folchi de que nuestra Constitución está inspirada en ella, es necesario aclarar que justamente el artículo 20, que es la cláusula que otorga a los extranjeros todos los derechos civiles del ciudadano es una excepción ya que no se basa en la Constitución Norteamericana, pues los fallos norteamericanos respecto al derecho de trabajar de los extranjeros se inspiran en una cláusula de igualdad y no en un texto expreso como el de nuestro artículo 20 que fue extraído del proyecto de Alberdi, quien consideraba necesario darle estos derechos a los extranjeros para favorecer la inmigración. No queremos en este momento discutir si es necesario en la actualidad ese aporte extranjero o no; lo que afirmamos es que si las normas del Código son necesarias hay que modificar la Constitución, porque en este momento son inconstitucionales. Nada más.

PRESIDENTE: El Dr. Maldonado desea hacer una aclaración en lo que respecta a su trabajo.

DR. MALDONADO: Quiero hacer nada más que una simple aclaración, al comentario que el Dr. Folchi ha hecho de mi trabajo. Mucho me alegro que coincidamos en lo

que a constitucionalidad del Código se refiere, pero quiero hacer resaltar que la cita de Capitant, pertenece a Capitant y no a mí, y que lamentablemente el Dr. Folchi terminó su comentario justamente con la cita, y no con el párrafo que continúa. Eso es todo.

PRESIDENTE: Tiene la palabra el Dr. Pandolfo.

DR. PANDOLFO: En principio estoy de acuerdo con los términos sostenidos por el Dr. Folchi, aunque con otros fundamentos. El art. 31 de la C. N. dice: "La Constitución, las leyes de la República que en su consecuencia se dicten por el Congreso y los tratados que las potencias extranjeras celebren con nuestro país son la ley suprema de la República. Nuestro país, como miembro de OACI, ha ratificado el concepto de Chicago que en el art. 7º dice: "los estados contratantes tendrán derecho a rehusar a las aeronaves de otros estados contratantes permiso para tomar en su territorio pasajeros, materia postal o cargas transportadas por remuneración o fletamento y destinados a otro punto de la república". El mismo convenio al hablar del acuerdo sobre tránsito de los servicios aéreos, en la sección 5ª establece que debe garantizarse que la propiedad substancial de la empresa se encuentre en propiedad de nacionales del estado que representa y en el acuerdo de transporte, si bien no ha sido ratificado por la Argentina, reitera el mismo principio en la sección sexta. El decreto de política aérea 12.507 del año 1956 en el artículo 4º por aplicación de los principios del convenio de Chicago dice categóricamente: el tráfico de cabotaje será realizado exclusivamente por empresas argentinas, es decir, que la República Argentina adoptó esos principios en materia de cabotaje siguiendo un tratado que ha celebrado con otras potencias, y que constituyen la ley suprema de la nación. Por eso, pienso que la Argentina ha obrado dentro de los límites constitucionales cuando ha establecido las condiciones para las concesiones o autorizaciones, de otra manera, al otorgarse la concesión o autorización directamente se determina que la propiedad substancial y la administración de la empresa debe estar en manos de nacionales de los países que la representan. Nada más; muchísimas gracias.

DR. ORTIZ DE GUINEA: Con el propósito inicial de adherir al criterio expuesto por la Dra. Cirillo de la Universidad de Morón en su respuesta a la relación que hemos escuchado del Dr. Folchi, creo que el Dr. Folchi ha re-

conocido expresamente la inconstitucionalidad de ciertas normas del código aeronáutico, pero entiende que esa inconstitucionalidad es de menor importancia que la realidad política nacional tanto más, luego de la impuesta por el estatuto de la revolución argentina. Es razonable la observación que se le ha formulado al Dr. Folchi. No estaríamos discutiendo aquí la armonía entre algunas disposiciones del código aeronáutico y las finalidades que puede perseguir el estatuto de la revolución argentina, sino las inexistentes con el texto de la constitución de 1853 que por encima de la periódica suspensión de algunas de sus normas nosotros seguimos considerándola, por el momento, la Carta Fundamental de la República y a la cual debemos someternos. Más aún, yo creo que el estatuto de la revolución argentina no ha hecho sino reglar la inconstitucionalidad que supone todo gobierno de facto en cuanto es constituido contra los preceptos constitucionales. No tiene ninguna importancia, en mi opinión, que se llame decreto-ley, ley o mero decreto a lo que dicta un gobierno de facto, pues siempre tiene la imperatividad que resulta del ejercicio de hecho de una función que la constitución previó para un ordenamiento o para una elección de tipo distinto a la que resulta del acuerdo de tres comandantes en jefe. Creo que debe ser reformada la Constitución Nacional, creo que deben satisfacerse estas exigencias de una nueva política económica, pero también creo que con relación al texto el nuevo código de 1853 priva a los extranjeros habitantes en el país, igualados por esta constitución a los nacionales, del ejercicio de una actividad lícita. Pienso más, y lo expreso relacionándolo con la interesante fundamentación que ha hecho el Dr. Pandolfo buscándole cobijo a la disposición en la convención de Chicago, que por algún motivo la República Argentina no ratificó la convención de París mientras ella establecía, antes de la reforma que se le introdujera, que solamente los nacionales del estado que otorgaba el derecho al pabellón de la aeronave, podían ser propietarios de ella. Una cosa es que se quiera orientar la política en el sentido de procurar que la propiedad de la aeronave y el derecho de explotación esté en nacionales y otra cosa es que eso armonice con lo que nosotros seguimos considerando ley fundamental de la República. Pero naturalmente si he dicho claramente todo esto siguiendo a la representante de la Universidad de Morón, mucho más debo decir en contra de lo que he oído como comentario a la relación del Dr. Folchi, por parte del Director del Instituto de Derecho

Comercial, Dr. Muñoz. Entiendo que en las bases de Alberdi y la constitución de 1853 no pueden ser interpretados con un "criterio monárquico tipo Alfonso XIII". Hay inconciliable posición entre ser de esa modalidad monárquico y participar del espíritu liberalísimo de nuestra constitución, espíritu que personalmente me siento interesado en defender en cualquier circunstancia. ¿Como puede sostenerse que importa un paso atrás en el campo internacional negarle a los extranjeros el derecho a la explotación de la aeronave que haga servicios internos si eso es lo característico de lo que prevalece en el derecho comparado, como lo acaba de señalar el Dr. Pandolfo? Si nosotros tenemos una bandera que invocar no es justamente la que señala el Dr. Muñoz recordando inexactamente que en el campo internacional se propicia lo que nosotros negamos. Justamente lo que nuestra constitución exige es todo lo contrario de lo que en ese campo se dice. Aparece además otra importante contradicción; por una parte se pretende la nacionalización en favor del Estado de los servicios de aeronaves y por la otra se quiere otorgar a los extranjeros el derecho a explotar esos servicios. No creo que ningún código aeronáutico tenga que definir —como sugiere el doctor Muñoz— la empresa comercial, ni que tenga que definir el concepto de comerciante individual ni el de sociedad. En el orden que distribuimos la legislación en nuestro país, todo ello está reservado para las leyes o códigos de mayor ámbito. Lo hará el Código de Comercio, lo ensayará un Código Civil único, al estilo del que tiene Italia, pero no ha de ser cada Código especial el que va a estar dando un concepto sobre empresa comercial, particular, etc., porque llegaríamos entonces a la pluralidad de conceptos en razón de pluralidad de leyes especiales. Yo no he encontrado en el código aeronáutico ninguna norma que permita entender que la aeronave ejerce funciones, sino que a través de ella se ejercen, sino refiriéndose a las funciones a las que ellas están afectadas.

Como también se lee "dependiente en ejercicio de sus funciones", me llama poderosamente la atención que el atinado observador que es el Dr. Muñoz nos diga ahora que se puede decir "en ejercicio de las funciones de las personas", cuando en su trabajo presentado con relación al tema sexto dice que eso es un término vulgar y no jurídico. Agregó que en mi opinión es un término técnico que cabe en la expresión de los conceptos jurídicos. No voy a hacer la defensa del código aeronáutico en aquellos puntos que han sido atacados por el

Dr. Muñoz pero si comparto plenamente la observación que ha hecho la representante de la Universidad de Morón, y en ese sentido ratifico, naturalmente con todo respeto ante el señor relator el criterio sostenido de inconstitucionalidad de la privación a los extranjeros habitantes en la república del ejercicio de una actividad comercial que la constitución le otorga pero que si esos mismos extranjeros se van fuera del país pueden hacer. Esa es la más gruesa contradicción que yo observo en la Ley 17.285. Nada más.

PRESIDENTE: Tiene la palabra el Dr. Cáceres.

DR. CÁCERES: Estoy conforme con algunas de las manifestaciones vertidas por el Dr. Folchi, por el Dr. Ortiz de Guinea y demás opinantes en cuanto a que es necesario modificar el código de navegación aérea, pero disiento fundamentalmente en lo que respecta a si se puede con el gobierno actual introducir modificaciones dentro de la constitución misma; en mi vida privada y en mi vida pública he sostenido siempre que la sinceridad es la base fundamental de la conducta humana y eso también reza para la conducta del gobierno, entiendo que un gobierno de fuerza como es éste, no puede dar modificaciones fundamentales a la constitución, bajo el argumento tantas veces esgrimido y propalado a todos los vientos de que se trata de un gobierno netamente democrático, la democracia significa el respeto de la voluntad popular, la conducta a la misma tras el sufragio, y, no es posible arrogarse derechos que no se tienen invocando de que se representa la voluntad mayoritaria del pueblo si no se ha hecho la consulta para que el veredicto de las urnas diga donde está y quien la tiene. Indudablemente que la constitución del 53 por sabia que sea ha perdido actualidad y agilidad, muchas de sus disposiciones deben ser modificadas, pero deben ser modificadas en su hora, no es posible estar supeditado a un gobierno que en primer término y antes que la constitución declara que está el acta de la revolución y los principios fundamentales que la orientan, los que no se han concretado a la fecha, llevándonos a una situación enteramente dubitativa y desconcertante que no se concreta con el transcurso del tiempo.

Se ha declarado y estoy de acuerdo con la manifestación de que no es taxativa la declaración de la constitución del 53 y en consecuencia se puede hacer un nuevo código, el que al final de cuentas no es sino una ley general y como por otra

parte la constitución dice que se pueden dictar nuevas leyes, ello posibilita la sanción de un nuevo código. Las modificaciones que se han introducido las encuentro muy atinadas, lo que no encuentro atinada es la oportunidad para que se hagan modificaciones y máxime que se vengan a tergiversar situaciones terminantes de la constitución del 53 que no pueden ser modificadas sino por el órgano que corresponde respetando así la esencia misma de la nacionalidad argentina, la historia y la vida social de este país. Nosotros hemos estado hasta ahora respetando siempre lo que la voluntad del pueblo argentino ha impuesto y no la voluntad de una minoría que aunque se quiera arrogar facultades no encuentra un solo elemento que las justifique.

PRESIDENTE: Tiene la palabra el Dr. Casanova.

DR. CASANOVA: Resulta interesante y el hecho de que así lo revela la categoría de los trabajos presentados y las exposiciones aquí hechas hasta el momento; pero considero que el tema de la constitucionalidad o inconstitucionalidad de las normas del código aeronáutico debe ser referido concretamente a una norma constitucional, es decir que tenemos que ubicarnos previamente en el tema al hablar de constitución, en este momento ¿qué es la constitución? Luego veremos si el código se refiere a la constitución, o no. En este momento hablar de inconstitucionalidad o no, significa entrar precisamente a considerar una situación jurídica o de hecho pero que debemos admitir como situación real. En esa pirámide jurídica de Kelsen que citó el relator, en este momento no tenemos la constitución de 1853 sino un Estatuto, luego hablar de inconstitucionalidad o constitucionalidad en este momento será referirnos a si la actual ley se refiere o no a ese estatuto o las normas que se dicten en correspondencia; a no ser que cuando hablemos de constitucionalidad nos queramos referir a la constitución de 1853 y entonces será otra posición distinta, aunque nos desagrade por una razón de sensibilidad jurídica y aunque sea una falta decirlo aquí en este claustro universitario que se vincula a la Facultad de Derecho, la actual constitución de 1853 es nada más que un telón que se sube y se baja cuando la necesidad del gobierno lo requiere, y debemos dar gracias a Dios que hasta el momento la medida de quienes han tenido en sus manos el legislar no han hecho ir más allá de los principios que naturalmente siempre hemos admitido y practicado en nuestro país. Dejo entonces

aclarada mi posición en cuanto a este tema al hablar de inconstitucionalidad de ciertas normas debemos partir de la base de que no podemos en este momento referirnos a inconstitucionalidad con respecto a la constitución de 1853 ya que esa no es norma fundamental que rige en el país, sino que rigen en tanto y en cuanto no haya otra norma que la modifique. Dejando entonces planteado bajo este punto de vista mi posición, veo que las disposiciones del código aeronáutico son a mi modo de ver interesantes y hacen que en cierta manera nos adecuemos a la legislación internacional, a esas normas internacionales que rigen desde hace tiempo en el ámbito internacional, y creo que este momento especial por el que pasa el país puede ser un momento ideal para adecuarnos en cierta manera a esa legislación internacional dejando de lado algún principio que hacía a la constitución de 1853, pero que en este momento por la situación ya señalada no puede significar una valla legal. Por eso veo con agrado este código aeronáutico en esas modificaciones que algunos ven como conflicto con la constitución de 1853 ya que en cierta manera nos adecúa o nos hace olvidar algunos principios que yo catalogo como de una extremada amplitud que nos impedía en alguna manera nivelarnos a esa legislación comparada. El momento que no es de nuestra predilección y lo admitimos como una situación de hecho permite este tipo de legislación, luego entiendo que ha sido adecuada la oportunidad para modificarla en esas condiciones. Nada más.

DR. CULLEN: Mi intervención en estas jornadas está determinada con un sentido quizás distinto al que traen aquí los distinguidos miembros presentes, por cuanto no es mi especialidad el derecho aeronáutico, es tan siquiera en líneas generales el derecho comercial.

Como director del Instituto de Derecho Constitucional de la Facultad de Derecho, de esta ciudad de Santa Fe, tuvimos oportunidad, respondiendo a una gentil invitación del Dr. Ortiz de Guinea, de estudiar precisamente algunos puntos que estaban dentro del código aeronáutico y que habían provocado la inquietud de los estudiosos de la materia respecto a su compatibilidad con la Constitución Nacional. Debo disculparme frente a todos ustedes de no haber podido, por razones estrictamente personales, presentar un trabajo escrito como lo hizo mi distinguido colega el Dr. Ulla también enfocando algunos aspectos constitucionales del código aeronáutico. Más, pensa-

ba mantenerme como un simple espectador y oyente en estas jornadas, pero me decidí a molestar la atención de ustedes pidiendo el uso de la palabra porque me alarma un poco la opinión de distinguidos colegas, respecto a la situación jurídica imperante en el país. Se ha dicho aquí que no tiene tanta importancia analizar las disposiciones del código aeronáutico en relación con la constitución del 53 por cuanto el texto del 53 es como un telón que se sube y baja según las disponibilidades, las conveniencias y las comodidades del gobierno revolucionario. Se ha dicho también que este gobierno no tiene facultades para dictar una norma jurídica como es el código aeronáutico, por cuanto este tipo de atribución le corresponde al congreso. Todo ello nos lleva a considerar un punto que, como señaló el distinguido miembro preopinante, tiene una importancia extraordinaria que, no obstante no poder dilucidar en detalle en esta ocasión, si conviene dar algunas pautas generales para entendernos. La constitución de 1853 indiscutiblemente está en vigencia. El estatuto de la revolución argentina es un instrumento formal emanado de un gobierno de fuerza que, en definitiva, no hace más que decir por escrito como debe manejarse el gobierno de fuerza en el plano de lo jurídico. Esta circunstancia no cambió la situación intrínseca del gobierno, ni varía la misma por el hecho de que a los decretos con fuerza de ley se les llame leyes, y no decreto leyes, ni por el hecho de que a los interventores federales se los llame gobernadores y no interventores. Entiendo y reconozco que es una posición discutible porque hay muchos trabajos ya sobre el tema pero creo que estamos frente a un gobierno de facto, y en consecuencia, la parte que ha modificado la constitución nacional, es la parte que queda modificada necesariamente en cualquier gobierno de facto. Que diga el estatuto de la revolución que el presidente tiene facultad de dictar leyes, era exactamente lo mismo que no decirlo, reconociéndole al presidente, ante la ausencia del Congreso, la posibilidad de dictar decretos con fuerza de ley. Es importante dentro de esta ubicación en la normatividad jurídica, saber que lugar le corresponde a la constitución nacional. La parte modificada de la constitución nacional, es la parte orgánica, bajo ningún punto de vista se han modificado aspectos relacionados con las declaraciones, principios, derechos y garantías. La constitución nacional, la constitución de 1853 está en plena vigencia, los jueces pueden y deben aplicar sus disposiciones y no podemos sostener que las leyes o los actos que

realice el actual gobierno todos lleven implícita la certeza de su constitucionalidad que implica lo mismo que decir que en el plano jurídico son inatacables, porque han sido dictados por un gobierno revolucionario que es quien interpreta los objetivos de la revolución, ya que de acuerdo a la tesis que estoy criticando, estarían por encima de la constitución nacional. Quiero molestar la atención de ustedes haciendo hincapie incluso, con el debido respeto que me merecen los colegas, en lo peligroso de esta doctrina que aquí se ha sustentado. Su aplicación importaría pura y simplemente impedir que los jueces entraran a discutir la constitucionalidad de las leyes, quitándoles así la facultad más extraordinaria que la constitución les ha acordado, por cuanto son leyes que ha dictado un gobierno de tipo revolucionario que se regiría por los propósitos u objetivos de la revolución. La constitución nacional es un todo concreto y definido, los propósitos y objetivos del gobierno revolucionario, si bien es cierto que están enumerados como se ha dicho aquí también, están enumerados en una forma genérica, e indefinida. Quién es en definitiva, el que va a decir si los actos o las normas jurídicas están o no de acuerdo con los objetivos de la revolución? Sostener esta posición, repito, me parece muy riesgosa por cuanto implica someter todo el andamiaje jurídico nacional a la voluntad del gobierno revolucionario y entiendo categóricamente que esa no es la situación jurídico-constitucional del país. Mas, tampoco ha sido nueva esta revolución argentina en ese aspecto de subordinar la normatividad jurídica institucional a los objetivos de la revolución, yo recuerdo, por ejemplo, que en el año 1955, sin haberse dictado ningún estatuto, en una proclama revolucionaria al asumir sus funciones las autoridades surgidas del movimiento de fuerza, se dijo con toda claridad que regía la constitución en cuanto no se opusiera a los objetivos del movimiento revolucionario. Eso de “en cuanto no se oponga a los objetivos del movimiento revolucionario”, y conviene recalcarlo, es una frase que normalmente aparece y se utiliza en todos los gobiernos de facto, y es el elemento de flexibilidad de que el gobierno se sirve en ocasiones excepcionales a los efectos de evitar que una atadura a la formalidad jurídica pudiera impedir el cumplimiento de los objetivos del movimiento de fuerza. Esto no quiere decir, en absoluto, que sean esos objetivos, esos principios revolucionarios los que estén por encima del texto de la constitución, sino que ésta, es decir la constitución nacional, permanece con plena vigencia y el go-

bierno revolucionario en uso de esa flexibilidad excepcional puede prescindir de ella cuando en circunstancias precisas el cumplimiento de la normatividad jurídica pudiere alterar los principios que fundamentaron el movimiento de fuerza. Con esta aclaración, que creo es muy importante, voy a hacer una brevísima referencia a dos o tres puntos que se trataron respecto de la constitucionalidad de algunas normas del código aeronáutico. En primer término entiendo categóricamente que la ley o decreto ley, prescindiendo de la palabra porque entiendo que en sustancia es lo mismo, es perfectamente constitucional. Me refiero a la ley o decreto ley que establece el código aeronáutico, por cuanto en un momento en que no hay congreso es doctrina reconocida universalmente que el órgano ejecutivo puede ejercer las atribuciones de tipo legislativo. En segundo lugar entiendo que es indiscutible la facultad del congreso, y en el caso, ante su ausencia, del presidente de la nación de dictar el Código Aeronáutico aún cuando no esté establecido en el Art. 67 inc. 11 de la C. N. Una interpretación dinámica del texto de la constitución, está en perfecta consonancia con esta tesis por cuanto la enumeración de los códigos del art. 67 inc. 11 en absoluto es taxativa sino simplemente enunciativa. El problema recuerdo que se discutió en oportunidad de la convención del 57 cuando, innecesariamente a mi entender, se incluyó en ese inciso 11 artículo 67, la facultad de dictar el Código del Trabajo y de la Seguridad Nacional. Entiendo también que en cuanto al problema que plantea la disposición del código aeronáutico que impide a los extranjeros intervenir en el negocio del cabotaje aéreo, y que aquí ha sido calificada de inconstitucional, que no lo es tal. Todos los derechos que reconoce el artículo 14 a los habitantes, entre ellos supuesto a los extranjeros, se ejercen, como lo reza la misma disposición que estoy citando, conforme a las leyes que reglamentan su ejercicio, y esta simple frase que acuñaron los constituyentes del 53 con un gran sentido del futuro, es la que ha permitido mantener el texto de 1853 después de más de cien años de vigencia, plenamente rebozado y aplicándose a situaciones totalmente nuevas. Es esta disposición la que fundamenta el llamado poder de policía, que consiste en la posibilidad de restringir los derechos individuales cuando así fuere necesario para perseguir objetivos generales, como el bienestar general o el bienestar común. Esta disposición debe entenderse por supuesto en consonancia con el art. 28 que fue aquí también citado

donde dice que esa reglamentación tiene un límite y que el límite de la reglamentación de los derechos individuales está precisamente en que esa reglamentación no alcance a destruirlos. Yo entiendo que en este caso el derecho de ejercer ese cabotaje aéreo por parte de los extranjeros es un derecho limitado por la ley en forma razonable y es este concepto, el concepto de la razonabilidad, el que ha permitido a la Corte Suprema de Justicia en magistrales fallos permitir una defensa de la prosperidad general y del bienestar común, sin desmedro substancial de los derechos individuales. Es perfectamente razonable que nuestro país imponga una limitación que existe en otros países del mundo respecto de sus extranjeros y quiero traer a colación una suposición que hizo el relator Dr. Folchi, por cuanto es notoriamente posible que en un vuelo civil que en contados minutos atraviesa los más vastos territorios pueda cambiarse el carácter de esa aeronave en una aeronave de guerra y ser esto un peligro a la seguridad del Estado. Tenemos casos que han pasado en este país; me refiero al caso en el que un grupo de jóvenes tomó el avión que iba al sur del país y lo desvió hacia las islas Malvinas; me refiero también a la cantidad de casos que todos los días leemos en los diarios de aeronaves que son asaltadas en pleno vuelo que cambian su destino. De esa manera no es en absoluto arbitrario que nuestro país impida que ese tipo de actividad la realicen los extranjeros.

Respecto finalmente al problema de la expropiación pensaba decir dos palabras, pero no voy a entrar en detalle en homenaje a mi colega el Dr. Ulla que presentó un trabajo con una opinión que no comparto y tendría que referirme a ella para criticarla y lamentablemente está ausente. De todos modos es necesario aclarar que la jurisprudencia de la Corte que admite la declaración genérica de utilidad pública facultando o delegando al ejecutivo la posibilidad de esas expropiaciones y que de esa manera ha declarado la constitucionalidad de las leyes de ferrocarriles, de vialidad, etc., no sería aplicable, a mi modesto entender, al caso de los aeródromos por cuanto entiendo que en el caso de los aeródromos, no estamos dentro de una obra de carácter general, en el sentido de la jurisprudencia de la Corte, sino dentro de una de carácter específico. Esto no quita que manifieste mi opinión decididamente partidaria en este aspecto a modificar la Constitución y hacer más amplias las posibilidades del Estado de expropiar los bienes necesarios para utilidad pública. Nada más, muchas gracias.

DR. VIDELA ESCALADA: El Dr. Pandolfo ha hecho referencia al compromiso de orden internacional nacido de la ratificación del convenio de Chicago. Creo que es el argumento más importante vinculado con el art. 31.

Pero, en rigor, quien decide la inconstitucionalidad de la norma es el Poder Judicial cuando alguien pone en marcha el mecanismo previsto por la misma Constitución. Y esta disposición que hoy nos preocupa tanto ya estaba incluida en los Decretos con que la Argentina se hizo presente en el ámbito de la legislación comparada, cuando por primera vez dijo algo sobre aviación: en 1925 y 1926 se dictaron dos Decretos y ya en ellos, que tienen más de cuarenta años de antigüedad, se reservaba el cabotaje para los nacionales. Y a lo largo de esos cuarenta años, no se ha pronunciado nunca la inconstitucionalidad de ninguna de estas normas. No sólo eso, nadie la ha pedido, es decir que en cuarenta años tiene algo así como el consenso general que nace de no haber sido atacada en ningún momento.

El Poder Judicial no la ha declarado inconstitucional ni ha tenido necesidad de hacerlo. Han entendido, quienes podían sentirse afectados, que el art. 14, que les reconocía derechos, también les impedía la restricción aquella referida a la forma en que "las leyes reglamenten su ejercicio", que choca un poco o encuentra su contralimitación en el artículo 28.

Es posible que así sea; tampoco es la única restricción que soportan los extranjeros. El derecho de propiedad está reconocido para todos y sin embargo, los extranjeros no pueden adquirir en determinadas zonas de fronteras, inmuebles y ser propietarios de ellos. Están en estos momentos llevándose adelante licitaciones para estaciones de radiodifusión y los extranjeros no pueden participar de ellas. Tampoco esas disposiciones han sido atacadas, tampoco respecto a ellas ha habido una declaración de inconstitucionalidad. Creo, pues, que esta norma que trae nuestro código, que sigue una vieja tradición argentina, que también sigue una vieja tradición de los textos internacionales, y que está recogida universalmente en la legislación comparada, ya que prácticamente todos los códigos hoy vigentes reservan el cabotaje en favor de sus nacionales, no sólo es razonable, sino que además se adapta perfectamente a nuestro régimen constitucional.

En ese sentido dejo sentada mi opinión; nada más.

DR. MACIEL: Todo lo que se ha dicho aquí, y lo que termina de decir el Dr. Videla Escalada, creo yo que

debe ponernos ante un hecho más práctico que es el siguiente: es evidente que hay discrepancia entre algunas disposiciones de la Constitución Nacional y disposiciones aeronáuticas, no solamente de este Código, de lo que venía atrás también, pero creo que no debemos olvidar un aspecto relacionado con la tarea de gobernar que debe presentársele evidentemente a quien tenga esa responsabilidad en un momento dado. Para tomar uno de los ejemplos de varias cláusulas que se han tachado de inconstitucionales los trabajos presentados, por ejemplo la reserva de cabotaje. Yo me pregunto, quien tiene la responsabilidad de gobernar, de dictar leyes, puede en un momento dado entre la disposición del artículo 20 ó 21, que aparentemente otorga iguales derechos a los extranjeros que a los nacionales para por ejemplo, establecer un sistema que permita libremente a extranjeros realizar actividades de cabotaje nacional, principio que ha sido universalmente reservado por todas las leyes a las aeronaves y a los empresarios de bandera nacional. Tal es así que los dos países de aeronáutica más poderosos del mundo, sistemas totalmente distintos Estados Unidos por un lado, Rusia por otro, la reserva, es un fenómeno universal. Estados Unidos en su Declaración de Política del proyecto Horizonte por ejemplo, que es una de las últimas que se han hecho en esta materia, concretamente lo hace. El Código Soviético del año 63 también. Esa es una de las cuestiones relacionadas con el tema concreto que quería hacer notar. La segunda relativa, es un poco también una cuestión un poco personal; la segunda se refiere a la historia o a la influencia que pueden haber tenido los proyectos anteriores, los proyectos y leyes anteriores a la ley 17.285. Yo no creo que la ley 17.285 sea una copia desvaída del código anterior, yo creo que es una copia definida, es una copia decidida de todo lo bueno que tuvo el código anterior, y los anteriores proyectos, y en ese sentido también quiero recordar a quien fue el principal impulsor del código anterior, del proyecto del 35 que dio origen al código anterior que fue el Dr. Gozalo García, que ha fallecido hace muy poco tiempo, nada más.

DR. FERNÁNDEZ MÉNDEZ: Quiero expresar brevemente mi opinión fundada, que por otra parte coincide con la vertida por mi distinguido maestro, el Dr. Federico Ortiz de Guinea, y con la de otros autorizados colegas que han hecho uso de la palabra. Pienso concretamente que es hasta cierto punto un error considerar que pueda tratarse la inconstitucionalidad del Código aeronáutico. El Código Ae-

ronáutico nació a raíz de que así lo disponía la Constitución de 1949. En base a una disposición constitucional se redactó en 1954, la ley 14.307. Si luego, por ciertas circunstancias que no son de orden jurídico sino de orden político, esa Constitución de 1949 quedó derogada y retornamos a la centenaria Constitución de 1853, no por eso el Código Aeronáutico deja de tener una raíz, un origen constitucional de pleno derecho e irrefutable. Considero señor Presidente que estas Jornadas Internacionales de derecho aeronáutico son en esencia un Congreso científico que está constituido por especialidad en derecho. El derecho es una ciencia y como ciencia que es, tiene que estar al margen y completamente por encima de los avatares de la política. La ciencia debe ser metapolítica. Nuestra actividad en consecuencia debe ser encauzada con exclusivo rigor científico para que el derecho se mantenga allí en lo alto como un manto inmarcesible por sobre los conflictos, las debilidades y las flaquezas de los hombres. Nada más.

DR. SIMONE: Deliberadamente pedí la palabra en último término porque es mi propósito referirme al tema a través de un aspecto que focaliza el trasfondo de la cuestión: refiere a la constitucionalidad de la reforma al Código Aeronáutico a través de su mayor o menor grado de certeza. El problema de la constitucionalidad de las leyes hace a un tema jusfilosófico mayor, de más envergadura y perspectiva; lleva en definitiva, a la certeza del derecho. La certeza no es siempre absoluta, sino relativa, porque, en esencia, es actividad humana. Al referir a la certeza del derecho aplicado, a ese "jus fori" al que tanto se reverencia, los distintos recursos que prevén las leyes procesales y posibilitan el remedio adecuado contra las resoluciones injustas, llevan el interrogante de saber si en las revocatorias no están también subyacentes desconocimientos constitucionales. En definitiva, la certeza del derecho remitida a un ordenamiento superior como es la ley fundamental conlleva necesariamente a exponer, a determinar y a legalizar quien será el poder constitucional que lo dicte. Compartiendo plenamente lo que dijera el Dr. Cullen, y adhiriendo sentimental y racionalmente a la vigencia de la Constitución de 1853, lo contrario, la fundamentación en un Estatuto y en un acta llevaría a posibilitar, siempre en un terreno superior, aquello que se ha conocido como la Escuela libre del Derecho, de la que era cabeza evidente el jus filósofo alemán Ehrlich. Esto es, a posibilitar, tras la aparente justificación del dictado de cualquier ley, la legalización de la anarquía e, incluso, la legalización de

la arbitrariedad. Como esto felizmente no se da por la vigencia plena de esa Constitución de 1853, tenemos que llegar a un examen total de esta reforma dada a través del nuevo código aeronáutico argentino. Darnos cuenta si, a través del mismo, se nos ofrece el avance, el progreso de la ley por la razonabilidad de los principios del derecho aeronáutico que se hayan introducido. Es evidente que esto se ha logrado con la reforma aunque pudieran ser cuestionadas distintas reglas.

La razonabilidad del progreso dado por el nuevo código aeronáutico, razonabilidad que Juan Francisco Linares detallara para el derecho en general en un hermoso trabajo, justifica, avala e incluso premia también el esfuerzo de sus tres correductores y del conjunto de personas que contribuyeron a su formulación. Como ejemplo de la constitucionalidad de una norma o de una institución a través de la razonabilidad y del progreso que aparejaba, conviene citar la legislación que configuró una "policía de prosperidad económica", así titulada. Este cuerpo amorfo, indefinido, resultó muy atacable; pero la misma Constitución de 1853, a través del ejercicio de los derechos y obligaciones resultantes posibilitó su plena vigencia constitucional de donde, en definitiva, pienso que la conclusión final que resulta del nuevo código aeronáutico debe estar centrada en saber si la razonabilidad de los nuevos principios que contiene constituye el ansiado progreso que todos ansiamos para esta hermosa materia. Como la respuesta es afirmativa, adhiero a la conclusión de su validez constitucional.

DR. CLAISE: La crítica que se ha hecho al código aeronáutico recientemente sancionado y es la que se refiere a la inconstitucionalidad de aquella norma que otorga una opción de compra a favor del Estado de aquellas aeronaves que han sido utilizadas por una empresa autorizada o a quien se le ha concedido la autorización para hacer transporte aéreo. Se ha dicho que esa norma implica una limitación al derecho de propiedad. No hay tal, porque esa norma no es de orden general sino que se refiere a un caso muy concreto, se refiere a quien está autorizado, a quien tiene una concesión. Bien sabemos que la concesión es un contrato tipo del derecho administrativo, de tal manera que esa norma es una de las condiciones generales del contrato de concesión, quien está sometido a esa norma es quien voluntariamente celebra con el Estado un contrato de concesión, sostener que esa norma implica un tratamiento contrario a la igualdad de nuestra Constitución Nacional sería también soste-

ner que cualquier obligación que nace de un contrato sería evidentemente un tratamiento desigual. Evidentemente semejante cosa no puede ser, nada más.

DR. GUERÍN: Muy brevemente me voy a referir a un tema que ya ha sido debatido y conversado en esta selecta reunión, me refiero a la posible constitucionalidad o no de aquella disposición del código aeronáutico que prohíbe a los extranjeros explotar servicios de transporte aéreo. Previamente he de hacer la aclaración que comparto en un todo los conceptos que sobre la vigencia y la validez del código ha emitido el Director del Instituto de Derecho Constitucional y amigo personal. Quiero así a fuer de ser sincero, decir que disiento no obstante no tener la versación en Derecho Constitucional y así lo reconozco, que tiene el distinguido amigo, con algunos conceptos por él vertidos, y lo vuelvo a reiterar con sinceridad así lo digo. Entiendo que esa norma del código aeronáutico es inconstitucional porque pienso que frente a la expresa disposición del artículo 20 de nuestra Constitución, y a la expresa disposición del artículo 28, no puede negarse a los extranjeros el ejercicio de una actividad comercial so pretexto de que por ser necesaria su reglamentación se le puede prohibir el ejercicio de ese derecho, y qué en ese sentido si para los argentinos se dan ciertas normas para que el derecho lo ejerzan, y tenemos una norma constitucional que en cierta medida equipara a los extranjeros al ejercicio de esos derechos, lógicamente no podemos prohibirselos en absoluto. Comparto en este aspecto la opinión del Dr. Ortiz de Guinea y me inclino por afirmar la inconstitucionalidad en especial de esta disposición del Código Aeronáutico y afirmar la constitucionalidad, no digo la constitucionalidad, sino la vigencia y la obligatoriedad en cuanto a la totalidad del código aeronáutico. No creo que una norma deje de ser constitucional o no según sea o no declarada por las autoridades judiciales a la luz del estudio doctrinario de la misma. Entiendo que el ataque en la esfera judicial la enerva en su aplicación al caso concreto, pero eso no quita que al estudioso del derecho le preocupe aún cuando no sea tachada de inconstitucional por las personas hacia quienes va dirigida. Es una aceptación de la norma, pero que no purga el vicio de inconstitucional, si alguien la ataca. En la Provincia de Santa Fe, es por todos conocidos algunos casos de disposiciones que las tuvimos por uno, dos o tres años como constitucionales y que posteriormente la Suprema Corte estableció que la norma que las había derogado no era constitucional y cobraron

nuevamente vigencia. Me refiero en el ámbito administrativo, al estatuto de agentes civiles de la administración pública cuya vigencia fue precisamente derogada por una ley del Congreso, y así se la tuvo por dos o tres años hasta que hace poco tiempo, en Octubre del año pasado, se admitió su vigencia nuevamente. Pienso también que convenios suscritos con las naciones extranjeras, contienen algunas normas que son de aplicación para las demás potencias que la han suscrito, pero que si no armonizan con nuestra constitución, no es de aplicación en la Nación por cuanto pueden ser atacados como cualquier otra ley de la Nación.

DR. ORTIZ DE GUINEA: Con autorización del auditorio voy a agregar alguna cosa más, después de haber escuchado atentamente a todos los expositores, claro que eficazmente el Dr. Guerin ha usado algunos de los argumentos que pensaba exponer. Si ya hace mucho tiempo que es..... esto y recién ahora se lo trae al debate, se reconoce solo una inercia, una pasividad por parte de los afectados que no compromete el estudio del tema en su objetividad. Para otras ramas del derecho yo marco siempre la inconstitucionalidad de un decreto del Ejecutivo que ya ha cumplido 82 años y se sigue aplicando. Además quería referirme a que el anterior Código Aeronáutico no reservaba a los nacionales la explotación de la llamada navegación de cabotaje, porque los artículos 100 y 101, hablaban de aeronaves argentinas, y la propiedad de ellas puede recaer en cualquier persona domiciliada en la República que constituyen entonces la expresa referencia al habitante igualado ante la ley por la Constitución según lo recordara la representante de la Universidad de Morón. Es cierto que otros decretos: el 12.507, el 1.256, y algunos otros que nos ha recordado hace un momento el Dr. Pandolfo, traían esa referencia, a la calidad de argentino en la persona del propietario, pero naturalmente la observación al actual código alcanza también a esos decretos, se haya planteado o no antecedente ahora. Yo concuerdo bien, y sin duda muchos lo recordarán, el debate que hubo cuando se sancionó la primera ley de reserva de cabotaje en la navegación por agua, a los buques argentinos. Hubo necesidad de hacer la defensa en el seno de la Cámara de Diputados por parte de aquel gran jurista que era el Dr. Carlos Saavedra Lamas, diciendo que allí no se comprometía la igualdad del nacional y del extranjero, porque se reservaba el ejer-

cicio de navegación y de comercio de cabotaje al buque argentino y la propiedad de los buques puede recaer indistintamente, según nuestro Código de Comercio, en cualquier persona que por las leyes generales tenga capacidad para adquirir. Sabido es que de acuerdo a nuestro Código Civil están igualados argentinos y extranjeros. Qué puede significar esta variante del código aéreo? Una mayor politicidad de parte de este derecho, es decir aquella característica diferenciadora que el gran jurista italiano Ambrossini señalaba entre lo marítimo y lo aéreo. No hay que olvidar que la politicidad es cambiante, evolutiva, ayer había una política, hoy tenemos otra; vaya a saber la que tendremos el año próximo. Me parece que esa puede ser la única justificación de la constitucionalidad que podría reconocérsele al actual artículo: elevar a la categoría de política general del Estado, como si se tratara de la concesión librada exclusivamente al criterio del conferente fijar los requisitos del concesionario coincidirían así este criterio con el ejemplo que nos trae el Dr. Videla Escalada cuando habla de ciertos servicios de radiodifusión, o algunos otros que hacen a la especialidad del Dr. Cocca, el uso del espacio extraatmosférico para las comunicaciones satelitarias, etc., reservándose exclusivamente al nacional. Pero debo advertir que en mi creencia esa politicidad citada no tiene amparo en nuestro país de acuerdo a la Constitución de 1853 en el grado tan avanzado como lo marca el actual Código y que sin duda alguna, es la opinión contraria la que fundamenta razonablemente la ubicación del precepto que comentamos conforme la opinión de los autores de la última revisión del proyecto del código. Remarco lo de "última revisión" pues esta sección de la navegación del Instituto de Derecho Comercial de esta Facultad jamás pensó excluir, y hago así referencia a la primera advertencia del Dr. Videla Escalada recogiendo un pensamiento del Dr. Pandolfo; la autoría a los distinguidos juristas que hacen parte de una magnífica generación argentina al servicio de los estudios de la materia y que fueron elaborando a través de distintas etapas, lo que Ley es la Ley 17.285.

DR. SAPOCHNIK: Quiero hacer una aclaración con respecto a lo que dijo el Capitán Claisse referente al artículo 111. No negamos que el Estado al otorgar una Concesión puede establecer normas para su cumplimiento, pero de ninguna manera este carácter de otorgante de la concesión le da derecho de disponer de los bienes del concesionario. Puede

dictar normas o reglamentos para el cumplimiento de la concesión pero no puede obligar al concesionario a vender sus bienes al Estado, ni otorgarse a sí mismo un derecho de prioridad. En cuanto a la manifestación del Dr. Pandolfo de que estas normas que restringen los derechos de los extranjeros son constitucionales por estar incluidas en Tratados Internacionales ratificados, los que son ley suprema de la Nación de acuerdo con el artículo 31, creemos que es una posición errónea ya que dicho artículo menciona las leyes supremas de la Nación pero estableciendo un orden de prioridades ya que dice “Esta Constitución” en primer lugar, “Las leyes de la Nación que en su consecuencia se dicten por el Congreso” en segundo lugar, “Y los tratados con las potencias extranjeras” en tercer lugar, “Son la ley Suprema de la Nación”. Si esto no fuera así ninguna ley de la Nación podría ser declarada inconstitucional por ser Ley Suprema de la Nación. Por último queremos reiterar algo que ya hemos manifestado en nuestro trabajo, que no estamos juzgando la calidad del Código y que creemos que representa un gran adelanto en la materia. Nada más.

SR. PRESIDENTE: La segunda sesión de estudios debe iniciarse a las seis y media. Debemos forzosamente hacer aplicación de lo dispuesto en el art. 8º de estas Jornadas, y por lo tanto las personas que ya hayan hecho uso de la palabra deberán limitar su tiempo a cinco minutos. Tiene la palabra el Dr. Videla Escalada, el Dr. Pandolfo y después con mucho gusto Ud.

DR. MUÑOZ: Antes he hablado de las funciones de las aeronaves. El Dr. Ortiz de Guinea dijo que estaba equivocado yo. En el art. 4º dice: “Las aeronaves deben partir de, o aterrizar en aeródromos públicos o privados. No rige esta obligación en caso de fuerza mayor o de tratarse de aeronaves públicas en ejercicio de sus funciones”. Yo entiendo que si la aeronave pública es una cosa mueble registrable, las cosas jamás han ejercido funciones, salvo en la época del derecho romano. Con esto queda aclarada la interrupción del Dr. Ortiz de Guinea.

DR. VIDELA ESCALADA: Al Dr. Ortiz de Guinea que me conoce mucho, no creo que sea necesario que se lo aclare pero a algunos de los demás sí. Si el único fundamento que pudiera encontrar yo para este artículo fuera

la politicidad, estaría perdido, porque no creo en la politicidad del derecho aeronáutico. Creo que en todas las ramas del derecho hay un contenido político. Este no es especial en el Derecho Aeronáutico.

Hoy, en el Derecho Civil, se da el caso en la regulación de locaciones por ejemplo y, sin embargo, nadie ha dicho por ello, que tenga como carácter, la politicidad. Segundo: entiendo que no hay inconstitucionalidad en la norma y lo he dicho, no es que crea que nosotros no podemos estudiar el tema; por el contrario, lo estudiamos; no es que crea que el simple transcurso del tiempo abone la constitucionalidad de una norma, pero no hay duda que durante cuarenta años una norma que ha tenido vigencia, ha estado sujeta a muchas posibilidades de ser impugnada, y que no haya sido declarada tal por el Poder Judicial es un argumento a favor, sobre todo cuando aquélla se ha venido repitiendo. Sin embargo, reconozco que ello no obstaría para que pudiera ser inconstitucional.

He dicho que no creo que lo sea y se adelantó a explicarlo —y lo explicó mucho mejor de lo que yo hubiera podido hacerlo— el Dr. Cullen: el sentido de igualdad ante la ley, tal cual lo ha definido la Corte Suprema, no implica que todos estén en todo exactamente igual, sino que aquéllos que estén en la misma situación tengan los mismos derechos y obligaciones.

Por otra parte, las expresiones “funciones aeronáuticas” o “aeronaves públicas en ejercicio de sus funciones”, naturalmente no se refieren a las aeronaves en cuanto que ellas estén cumpliendo las funciones sino a quienes las estén ejercitando. Me parece que todo lo que se dice después sobre la aeronave como objeto de derechos es suficientemente claro como para aclarar cual es el significado de la expresión. Muchas gracias.

DR. PANDOLFO: Para finalizar, deseo aclarar lo siguiente, que el Procurador del tesoro de los EEUU en un dictamen realizado para el presidente Eisenhower concretamente decía que el transporte de cabotaje debía estar reservado para los nacionales de EEUU. Toda la legislación comparada establece el mismo principio; España, Francia, Italia, Inglaterra; la única excepción que conozco es Alemania pero es en virtud de la ocupación de los cuatro Estados aliados, de tal manera que Alemania no puede hacer cabotaje y lo

hacen los cuatro Estados aliados. Esa es la única excepción que se registra en la legislación comparada. Nada más.

SR. PRESIDENTE: Si no hubiera nadie más que quisiera hacer uso de la palabra de acuerdo al art. 9 de las Jornadas, el señor Relator deberá hacer síntesis de las opiniones vertidas señalando en lo posible las coincidencias, sintetizando y determinando a qué conclusiones se ha llegado.

SR. RELATOR: Evidentemente son varios y todos interesantes los problemas que se han planteado, las opiniones que se han vertido. Teniendo en cuenta que el art. 9º del reglamento permite que el relator solicite a la presidencia que esas síntesis se expongan al iniciarse la sesión de estudios siguiente, como la sesión de estudios siguiente está por comenzar, yo rogaría que me autorizaran a hacerlo para la primera sesión del día de mañana.

DR. ORTIZ DE GUINEA: Propongo a la presidencia que el informe del Sr. relator lo produzca el relator al iniciarse la segunda sesión de estudios, tras un cuarto intermedio de quince minutos que posibilite la tranquila elaboración de la misma, o para mañana, en la primera sesión del día. Si no fuese así, sugiero de cualquier forma una breve interrupción de diez o quince minutos, para así facilitar esa tarea.

SR. PRESIDENTE: Entonces queda autorizado el relator para hacer el informe en la primera sesión de mañana. Se levanta le sesión.