

CONSTITUCIONALIDAD DE CIERTAS NORMAS DEL CÓDIGO AERONAUTICO

JORGE DOUGLAS MALDONADO

“Por otra parte, nada obsta a que, en nuestro país este cuerpo legal se denomine Código Aeronáutico aunque algunas personas hayan encontrado dificultad en ello, debido a que en la enumeración de los Códigos de fondo que aparece en el artículo 67, inciso undécimo de la Constitución Nacional de 1853, aquél, naturalmente, no figura”.

(De la “exposición de motivos de la ley 17.285”).

En relación al tema a debatirse en la primera sesión de estudios, sobre constitucionalidad de ciertas normas del Código Aeronáutico, la primera objeción podría estar centrada, justamente, en la propia existencia del Código.

El problema tiene como presupuesto la diferente aparición de nuestra Carta Fundamental y la existencia del “hecho técnico” de la aviación y consecuentemente su regulación jurídica.

La Constitución de 1853 no pudo contemplar, jamás, la posibilidad de un Derecho Aeronáutico ya que la única regla existente a esa fecha era la Ordenanza del Prefecto General de Policía de París, Monsieur Lenoir, del 23 de abril de 1874.¹ Admitiendo, entonces, la unidad del Derecho de la Navegación, sostenido por Scialoja entonces podemos encuadrar la facultad del dictado de la legislación aeronáutica dentro de las Atribu-

¹ RODRIGUEZ JURADO, Agustín (h), “*Teoría y Práctica del Derecho Aeronáutico*”, Ediciones Depalma, Buenos Aires, 1963; pág. 3; texto de decreto nota 4, pág. 4.

ciones del Congreso, emergentes del art. 67, en sus incisos 12º y 9º.

Al Congreso de la Nación le corresponde “reglar el comercio marítimo y terrestre con las naciones extranjeras” y “reglamentar la libre navegación de los ríos interiores, habilitar los puertos que considere convenientes, y crear y suprimir aduanas. . .”.

Traduzcamos, si cabe la expresión, el texto constitucional y actualicémoslo, y tendremos que el Congreso de la Nación puede y debe (le corresponde, dice el texto) dictar todas las leyes concernientes a la navegación.

Admitir lo contrario sería condenarnos a vivir sin legislación para el tránsito aéreo por una simple razón de reverencia histórica.

Savigny en su polémica con Thibaut, que dio como resultado su “De la vocación de Nuestro Siglo para la Legislación y la Ciencia del Derecho” nos decía: “Esa natural dependencia del derecho de la costumbre y del carácter del pueblo, se conserva también con el progreso del tiempo, no de otro modo que en el lenguaje. Al igual que para éste, para el derecho no hay un solo instante de reposo”².

Planteada así la posibilidad de legislar sobre navegación aérea, corresponde dilucidar si la enumeración de Códigos que hace el inc. 11 del mismo artículo 67 de la Constitución Nacional es o no un obstáculo para que se dicte un Código Aeronáutico.

Antes que nada determinemos que es un Código. Si consultamos a Capitant, en su “Vocabulario Jurídico”, veremos que lo define en su primera acepción como “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”; y en su segunda acepción: “Por

² SAVIGNY F. de, “De la vocación de Nuestro Siglo para la Legislación y la Ciencia del Derecho”, Ed. Atalaya, Buenos Aires, 1946; pág. 46.

extensión, con esta palabra se designa *una ley* o decreto de largo articulado, que rige determinada materia”³.

Salvando nuestra posición respecto de nuestra simpatía por un único Código de la Navegación (Marítima y Aérea), es indudable que “una ley de largo articulado, que rige una determinada materia”, se llama Código.

Si el Congreso tiene facultades para dictar leyes, de largo y/o corto articulado, no nos cabe la menor duda de que puede dictar un Código Aeronáutico.

Creemos que es más una cuestión de nomenclatura que de fondo; la enumeración del inc. 11 es meramente enunciativa, y no debemos olvidar que cuando se dictó nuestra anterior legislación de derecho marítimo se la hizo incorporándola a un Código: el de Comercio.

En este aspecto debe haber influido la terminología usual en la época ya que con el modelo francés de 1807, el Derecho Marítimo estaba incorporado al Código de Comercio.

Nadie cuestionó la plena vigencia de la Ley 14.307, y como lo manifestaran las “Jornadas de Derecho Comercial y de la Navegación”, celebradas en Rosario y en Santa Fe en 1963: “De allí que afirmemos nuestra convicción de que el Proyecto Malvagni es y así debe denominarse “Código de la Navegación” y como tal debe ser tratado y aprobado por el Honorable Congreso de la Nación, *sin que exista reparo constitucional alguno que formular.*”

³ CAPITANT Henri, “*Vocabulario Jurídico*” bajo la dirección de; Traducción castellana de Aquilés Horacio Guaglianone. Ed. Depalma, Buenos Aires, 1961. pág. 110.