



COPIA

COMITE MARITIME INTERNATIONAL AMBERES BELGICA

ASOCIACION ARGENTINA DE DERECHO MARITIMO

Dra. ANA MARÍA DAFFARA
SECRETARIA ADMINISTRATIVA

Buenos Aires, 16 de marzo de 2015
Comisión Bicameral Permanente
del Digesto Jurídico Argentino Ley 26.939

Señora
Secretaria de la
Comisión Bicameral Permanente del Digesto Jurídico Argentino,
Dra. Ana María Daffara
Edificio del Senado de la Nación
Hipólito Yrigoyen 1710
Presente

Asunto: Observaciones al Digesto Jurídico Argentino en materia de Derecho de la Navegación.

Señora Secretaria,

La Asociación Argentina de Derecho Marítimo¹, rama nacional del Comité Marítimo Internacional², se dirige a la señora Secretaria y, por su intermedio, a la Comisión Bicameral Permanente del Digesto Jurídico Argentino, en el marco del segundo párrafo del art. 20 de la ley 26.939 y del Reglamento Interno que la Comisión aprobara el 13 de noviembre de 2014.

La Asociación Argentina de Derecho Marítimo comparte la declaración y el dictamen de la Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales de Buenos Aires, ambos del 28 de agosto de 2014, sobre la ley 26.936, que aprueba el Digesto Jurídico Argentino, y sobre el Digesto mismo.

Además, la Asociación Argentina de Derecho Marítimo somete a la Comisión Bicameral observaciones referidas

- (a) a la autonomía del derecho de la navegación,
- (b) al criterio en la distribución de las materias,
- (c) a la modificación de textos legales, y

¹ Información sobre la Asociación Argentina de Derecho Marítimo, sobre su integración y sobre su actividad, puede ser consultada en www.aadm.org.ar

² Información sobre el Comité Marítimo Internacional, sobre su integración y su actividad, puede ser consultada en www.comitemaritime.org



COMITE MARITIME INTERNATIONAL AMBERES BELGICA
ASOCIACION ARGENTINA DE DERECHO MARITIMO

(d) a la contradicción entre la ley que aprobó el Digesto Jurídico Argentino incluyendo al Código de Comercio, y la ley que al aprobar el Código Civil y Comercial de la Nación, derogó el Código de Comercio.

La autonomía del derecho de la navegación.

La autonomía –dicho de un modo muy resumido– es reconocida cuando ciertas actividades se desarrollan en circunstancias o condiciones particulares, para cuyo desarrollo se requieren normas específicas. La autonomía lleva a que la respectiva rama del derecho sea regulada por leyes y reglamentos especialmente dictados para ella, por los usos y costumbres de la actividad y por la analogía dentro de la misma rama. Esto no significa dejar de lado el derecho común, al que se debe recurrir a falta de normas específicas de la rama autónoma. Así lo dispone el art. 1 de la Ley de la Navegación (ley de facto 20.094), que el Digesto incorporaría como Libro III al Código de Comercio (ley F-0067).

La autonomía de una rama del derecho no requiere necesariamente de una ley especial. Tanto en el Código de Comercio que fuera declarado código nacional mediante la ley 15, como en el texto reformado del mismo código, aprobado mediante la ley 2637, el derecho de la navegación fue regulado en el Libro III, titulado “*de los derechos y obligaciones que resultan de la navegación*”, que se ocupaba exclusivamente del derecho de la navegación. El art. 622 de la Ley de la Navegación no alteró esa solución al establecer que “*las disposiciones de esta ley integran el Código de Comercio*”, ya que el art. 1 de la misma Ley de la Navegación dispone: “*Todas las relaciones jurídicas originadas en la navegación se rigen por las normas de esta ley, por las leyes y reglamentos complementarios y por los usos y costumbres. A falta de disposiciones de derecho de la navegación y en cuanto no se pudiere recurrir a la analogía, se aplicará el derecho común*”.

No hay duda de que la inclusión del derecho de la navegación en el Código de Comercio no afecta la autonomía del derecho de la navegación. Esta autonomía ya era reconocida al interpretar el viejo Libro III del Código de Comercio³, y también lo es bajo la Ley de la Navegación⁴.

³ Fernández, Raymundo L., *Código de Comercio de la República Argentina comentado. Tratado de derecho comercial en forma exegetica*. Buenos Aires, 1952, t. IV, Derecho de la navegación (1ª parte), n° 5 y 6, pp. 35-38, y n° 87, pp. 106-108.

⁴ Desde el inicio de la vigencia de la actual Ley de la Navegación, así lo tiene decidido la C.A.M. CIV. Y COM. FEDERAL de la Capital Federal: sala civ. y com. 2, 22-6-1979, *Deutz Argentina S.A. c/ELMA*, en LA LEY, 1979-D, p. 3; sala civ. y com. 2, 7-12-79, *La Rural S.A. c/bq. Francesco Morosini*, en REVISTA DE ESTUDIOS MARÍTIMOS, n° 26/27, p. 67; sala 2, 16-10-81, *La Meridional c/bq. Bow Gran*, en REVISTA DE ESTUDIOS MARÍTIMOS, n° 30/31, pp. 89 y ss.; sala 1, 15-3-83, *causa 1248, Banco Cooperativo Agrario c/Antorcha*; sala 3, 23-12-86, *Sulfacid c/bq. Río Bravo*, en LA LEY, 1987-B, p. 418.



COMITE MARITIME INTERNATIONAL AMBERES BELGICA
ASOCIACION ARGENTINA DE DERECHO MARITIMO

Sin embargo, en el Digesto resultan contradictorios tanto el criterio de distribución de materias o ramas del derecho, como algunas modificaciones del texto de la Ley de la Navegación al incorporarla como Libro III del Código de Comercio.

El criterio en la distribución de materias

En lo que hace a la distribución de materias o ramas del derecho, mientras que el derecho de la navegación aparece dentro del derecho comercial, globalmente identificado con la letra F, el derecho aeronáutico aparece clasificado separadamente como “Aeronáutico – Espacial”, bajo la letra C.

Sin perjuicio de que tanto el derecho de la navegación como el aeronáutico son ramas autónomas, es innegable el paralelismo entre una y otra⁵. Los tribunales han aplicado por analogía normas del derecho aeronáutico en materia de navegación por agua⁶, pero han dado preferencia a la aplicación analógica de las normas de la Ley de la Navegación⁷.

No es apropiado ubicar al derecho de la navegación bajo el título de derecho comercial, y asignar una individualización propia (junto con el espacial) al derecho aeronáutico. Este distinto modo de individualización, puede conducir a considerar –erróneamente – que el derecho de la navegación habría perdido su autonomía.

La modificación del texto de la Ley de la Navegación al incorporarla como Libro III del Código de Comercio

Algunas modificaciones del texto de la Ley de la Navegación al incorporarla como Libro III del Código de Comercio, afectan la autonomía del derecho de la navegación.

El art. 1 de la Ley de la Navegación –con subrayado de esta presentación– dice: “*Todas las relaciones jurídicas originadas en la navegación por agua se rigen por las normas de esta ley [...]”*”, en tanto que el texto que el Digesto asigna al primer artículo del Libro III del Código de Comercio, ello es al art.

⁵ Videla Escalada señala que “*el Derecho Marítimo es la materia más íntimamente vinculada con el Aeronáutico*” entre los cuales hay “*muchos puntos comunes*”, aunque también diferencias decisivas (VIDELA ESCALADA, Federico N., *Derecho aeronáutico*, Víctor P. de Zavalía, editor, Buenos Aires, 1969, t. I, p. 65).

⁶ La C.A.M. CIV. Y COM. FEDERAL de la Capital Federal, consideró subsidiariamente aplicable la legislación aeronáutica en materia de navegación por agua (sala 1, causa 4194, 27-11-86, *Caja de Jubilaciones... c/Administración General de Puertos y otra*).

⁷ C.A.M. CIV. Y COM. FEDERAL de la Capital Federal, sala 3, 9-10-85, *Molina Baez c/Shell*, en Boletín de Jurisprudencia Marítima, n° 4, p. 4.



COMITE MARITIME INTERNATIONAL AMBERES BELGICA
ASOCIACION ARGENTINA DE DERECHO MARITIMO

1079 –también con subrayado de esta presentación– dice: *“Todas las relaciones jurídicas originadas en la navegación por agua se rigen por las normas de este Código [...]”*.

Este cambio en el texto puede llevar a que se deje de lado (o se considere atenuada) la autonomía del derecho de la navegación. Al remitir la Ley de la Navegación a *“las normas de esta ley”*, resultaba claro que sólo se recurriría a las normas del Código de Comercio como parte del *derecho común*, después de agotar todas las fuentes del derecho de la navegación, incluso la analogía. En cambio, si el art. 1079 del Código de Comercio remitiera, como resulta del Digesto, a *“las normas de este Código”*, se correría el riesgo que se intente aplicar el Código de Comercio con preeminencia sobre los usos y costumbres de la navegación, y sobre la analogía con las normas del Libro III. Esta alteración de la letra de la Ley de la Navegación al incorporarla al Código de Comercio como Libro III, no sólo modifica la letra de una ley, sino que también afecta su espíritu.

La formación del Digesto fue dispuesta por la ley 24.967, cuyo art. 9° prohibió la alteración del texto y del espíritu de las leyes, y la citada ley también fijó los principios y el procedimiento para la formación del Digesto.

La prohibición de alterar el texto de las leyes y su espíritu, también aparece en el art. 15 de la actual ley 26.939 sancionada el 29 de mayo de 2014. Esta ley aprobó el Digesto consolidado al 31 de marzo de 2013 y estableció las normas para su actualización.

Es claro que no resulta aceptable que el texto del art. 1 de la Ley de la Navegación sea modificado reemplazando las palabras *“las normas de esta ley”* por *“las normas de este Código”*. Se evitarían dudas y se mantendría el espíritu o intención de la norma, si el texto del art. 1079 del Código de Comercio (ley F-0067) se refiriera a *“las normas de este Libro”*.

La mención al Código de Comercio en lugar de a su Libro III, se repite en los arts. 1082, 1083, 1162 (ap. k), 1170, 1234, 1238, 1297, 1550 y 1700, en tanto que en los arts. 1082, 1172, 1385 y 1691, se alude adecuadamente al respectivo Capítulo o Libro.

En el art. 1082 se observa una particularidad: en la primera oración se alude al Libro, en tanto que en la segunda oración se alude al Código.

La derogación del Código de Comercio cuyo texto fuera incluido en el Digesto

Otro problema que se presenta deriva de la aprobación del Digesto Jurídico Argentino mediante la ley 26.939 sancionada el 21 de marzo de 2014. El Digesto constituiría la consolidación de la legislación nacional al 31 de marzo de 2013 y entre las leyes consolidadas está el Código de Comercio, en el que se incluye como Libro III a la actual Ley de la Navegación, con modificaciones como la ya observadas.



COMITE MARITIME INTERNATIONAL AMBERES BELGICA
ASOCIACION ARGENTINA DE DERECHO MARITIMO

Ahora bien, después de la aprobación del Digesto, la ley 26.994 sancionada el 1° de octubre de 2014, dispuso aprobar el Código Civil y Comercial de la Nación, y derogar –entre otras– las leyes 15 y 2637, ello es el Código de Comercio que rigió desde 1890. Sin embargo, la ley 26.994 mantuvo la vigencia de la Ley de la Navegación, disponiendo también la inclusión de algunos artículos del viejo Código de Comercio que derogaba.

La ley 26.994 entrará en vigencia el 1° de agosto de 2015, según lo dispuso la ley 27.077, de modo que ese día podría considerarse derogado el Código de Comercio identificado por el Digesto como ley F-0067.

Es necesario que de inmediato la Comisión Bicameral analice la situación derivada de la ley 26.939, que incluye en el Digesto al Código de Comercio, y de la posterior ley 26.994, que deroga el Código de Comercio.

La necesidad de este análisis inmediato deriva de que se debería evitar cualquier discusión sobre la vigencia de un cuerpo de la importancia y trascendencia del Código de Comercio, en cuyo Libro III se incluye la Ley de la Navegación.

COMITE MARITIME INTERNATIONAL AMBERES BELGICA
ASOCIACION ARGENTINA DE DERECHO MARITIMO

Quedamos a la disposición de la Comisión, de los señores senadores y diputados que la integran, y de sus colaboradores.

Saludamos a la señora Secretaria muy atentamente, y por su intermedio a los señores miembros y colaboradores de la Comisión.

Diego E. Chami
Secretario

Alberto C. Cappagli
Presidente

COMITE MARITIME INTERNATIONAL AMBERES BELGICA
ASOCIACION ARGENTINA DE DERECHO MARITIMO