

CUARTA SESION DE TRABAJO

TEMA:

**LA LIMITACION DE RESPONSABILIDAD
EN ARGENTINO - ORO**

15 horas

17 de noviembre de 1967

CUARTA SESION DE TRABAJO

PRESIDENCIA: Al iniciar esta sesión que declaro abierta quiero personalmente en nombre de los demás integrantes de la mesa directiva agradecer a las autoridades y muy especialmente al alma mater de estas Jornadas, el Dr. Ortiz de Guinea, el honor que para nosotros significa presidir esta sesión. Tiene la palabra el señor Secretario para informar a ustedes sobre su trámite.

SECRETARIO: Va a dar comienzo la cuarta sesión de estudios de estas Jornadas Nacionales de Derecho Aeronáutico con la presidencia del Dr. Federico Videla Escalada, la vicepresidencia del Dr. Manuel Augusto Ferrer (h) como secretario Horacio Fernández Méndez, prosecretario, Dr. Mario Casanova. El tema que se va a tratar es la limitación de responsabilidad en argentino-oro. Relator: el Dr. Osvaldo B. Simone, quien tiene la palabra en este momento.

PRESIDENCIA: Creo que antes de dar la palabra al Dr. Simone se la deberíamos dar al Dr. Folchi, relator del primer tema, que todavía está en deuda con nosotros en cuanto a someter las conclusiones de la espléndida reunión con que ayer comenzaron nuestras sesiones de estudio. Tiene la palabra el Dr. Folchi.

DR. FOLCHI: Muchas gracias, Señor Presidente, aunque adelanto que haré efectiva mi deuda en forma breve. Los diversos criterios expuestos en la tarde de ayer con respecto al tema de la constitucionalidad ha demostrado precisamente éso, es decir, que existen distintas opiniones en orden fundamentalmente a diferentes aspectos parciales o a diferentes disposiciones parciales del Código Aeronáutico. En cambio, no hemos oído voces que postularan la inconstitucionalidad del Código en su totalidad. Entre las manifestaciones escuchadas respecto de este tema, que no voy a resumir aquí teniendo en cuenta que han sido grabadas y, por ello, en su

oportunidad serán recogidas en la publicación que nos ha prometido el Dr. Ortiz de Guinea, me interesa destacar la del Dr. Cullen, que nos ha hecho oír una aleccionadora exposición fundando la constitucionalidad del Código Aeronáutico, sobre todo para quienes no incursionamos en el ámbito científico del Derecho Constitucional.

Antes de entrar específicamente en el problema que origina mi actual uso de la palabra, no puedo dejar de decir algo para lo que, entiendo, es ésta la ocasión propicia, porque ayer se ha hablado mucho de la constitucionalidad del Código, de sus autores, de sus redactores, de quienes intervinieron en su elaboración y de quienes no lo hicieron. No cabe duda que, desde un punto de vista formal el legislador es el Presidente de la Nación, pero es obvio que si el Presidente tuviera que hacer personalmente todas las leyes, no tendría posibilidad humana y material para hacerlo. Y todos sabemos que quienes redactaron el Código tal como está, es decir en su última versión, son los Miembros de la Comisión Revisora, Dres. Videla Escalada, Perucchi y Errecart. Si bien es cierto que muchas personas trabajaron en distintos proyectos de modificaciones durante varios años, no lo es menos que la Comisión Revisora designada para elaborar la versión definitiva estuvo muy bien escogida. Tenemos aquí presente al Dr. Videla Escalada, nuestro Presidente de Sesión, con su indiscutida condición de maestro; en lo que a mí respecta, me comprenden las generales de la ley, pues ha sido maestro mío y lo sigue siendo en varios aspectos, pero ello no es óbice para que, objetivamente, destaque mercedamente su inclusión en la citada Comisión como un hecho que ha significado una garantía de seriedad y probidad intelectuales, por sus innegables condiciones de hombre de derecho.

Lo mismo cabe decir del Dr. Perucchi, persona con amplios conocimientos en la materia y con una larga trayectoria y experiencia en el Derecho Aeronáutico argentino, jurista estudioso y cabal, así como del Dr. Errecart, que posee una vasta experiencia en cuestiones de transporte aéreo, a través de sus muchos años como funcionario de la Dirección Nacional de Aviación Civil. Pero sobre todo hay que destacar la figura señera del Dr. Gonzalo A. García, cuyo recuerdo emocionado enmarcó todos esos trabajos de la Comisión Revisora, y estuvo siempre presente en las labores anteriores de las distintas modificaciones proyectadas al Código. No podría continuar con el tratamiento del tema, si no evocara aquí y ahora su

destacada personalidad de estudioso y jurista, con el sentimiento de un emocionado homenaje.

Volviendo ahora al tema, y sentado ya que no reseñaré las diversas ideas expuestas durante el debate pertinente de ayer, sólo me limitaré a hacer alguna observación respecto de nuestra Carta Fundamental, y a ofrecer a la consideración de las Jornadas dos conclusiones.

En primer término, deseo señalar que la Constitución Nacional no es absolutamente liberal cuando se refiere a la cuestión de la igualdad entre argentinos y extranjeros, como aquí se ha escuchado, y sin dejar de tener en cuenta aquel problema de la igualdad en cuanto a las iguales condiciones ante la ley, sobre lo cual tuvimos oportunidad de escuchar ayer al Dr. Cullen. En efecto, si analizamos el art. 29 de nuestra Carta Fundamental, nos encontramos con que hace una distinción muy importante respecto de este problema, pues allí dice que el Congreso no puede conceder al Ejecutivo Nacional ni a las legislaturas provinciales o a los gobernadores de provincias facultades extraordinarias ni la suma del Poder Público, ni otorgarles sumisiones o supremacías por las que la vida, el honor o las fortunas *de los argentinos*, queden a merced de gobierno o persona alguna. Este aspecto, que no es sólo de importancia jurídica, sino también de importancia política e institucional en el ámbito general del país, precisamente es el que la Constitución se ha encargado de destacar. Aquí a la Constitución no le interesa tanto la vida, el honor y la fortuna de los extranjeros que viven en el país, sino que le preocupa especialmente la vida, el honor y la fortuna de los *argentinos*. Creo que vale la pena meditar sobre el profundo contenido político de esta norma constitucional, sobre la cual hemos oído en el debate de ayer, y que, interpretada armónicamente con los postulados político-aeronáuticos antes reseñados por mí, es base importante de fundamentación de las disposiciones cuya inconstitucionalidad se pretende.

No me cabe duda que, como conclusión de índole general, surge la necesidad de que la Constitución sea, si no modificada, por lo menos modernizada; es decir, que se le deben incorporar algunas soluciones y aspectos que con relación a algunos temas —como éste de la actividad aeronáutica— requieren ser tenidos en cuenta en la Carta Fundamental de nuestro país. Por otro lado, el Dr. Cullen, con fundamentos de carácter constitucional estrictamente, nos demostró ayer la constitucionalidad del Código Aeronáutico.

Por lo tanto, presento a la Mesa Directiva y a la consideración de los señores periodistas dos conclusiones de carácter muy general. Dicen así:

- 1) "Afirmar la constitucionalidad del Código Aeronáutico (Ley 17285)".
- 2) "Incluir la cláusula aeronáutica en una próxima reforma de la Constitución Nacional".

Debo aclarar —para quienes no conozcan el Seminario publicado por el Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial al que me referí en mi Relato— que el asunto de la cláusula aeronáutica puede ser tanto la incorporación de una cláusula expresa de tipo genérico que comprenda todos los problemas relativos a la actividad aeronáutica —lo que en dicho Seminario se considera de difícil redacción—, como incorporar en distintas partes, en diversos artículos de la Constitución, algunos aspectos que se refieran a la actividad aeronáutica. Con ello se cumpliría, sin duda, la modernización o actualización que, en orden a nuestra actividad, aportaría la llamada cláusula aeronáutica en la Constitución Nacional. Nada más y muchas gracias.

PRESIDENCIA: Gracias a usted, señor Relator. Las conclusiones presentadas por el Dr. Folchi afirmar la constitucionalidad en general del código aeronáutico y recomendar que se incluya la cláusula aeronáutica en una eventual próxima reforma de la Constitución están sujetas a la decisión de ustedes. Antes de dar la palabra al Dr. Pandolfo voy a señalar que debe adoptar el mismo criterio que el Dr. Pandolfo, es decir, les pido que aquellos que tengan objeciones las formulen y que en cambio no lo hagan los que simplemente deseen apoyar las conclusiones. Tiene la palabra el Dr. Pandolfo.

DR. PANDOLFO: Muchas gracias, señor Presidente. No estoy de acuerdo con una declaración de carácter general en el sentido de que se declare la constitucionalidad del código aeronáutico. Hago reserva especialmente, como lo hice en la ciudad de Buenos Aires en las Jornadas de Derecho Aeronáutico con respecto al art. 197 inc. 3º) que dice: Declárase materia de legislación nacional la concerniente a la regulación de: 3) el otorgamiento de servicios comerciales aéreos. En mi carácter de Asesor de la Dirección General de Aviación Comercial formulé un dictamen a propósito de una solicitud plan-

teada por la provincia de Neuquén en que se solicitó la autorización para establecer un servicio de transporte aéreo dentro de los límites de la provincia. En esa ocasión sostuve que de acuerdo con el art. 104 de la Constitución Nacional era una facultad reservada para la provincia de establecer servicios aéreos comerciales dentro de la provincia siempre que se conectara con otros servicios interprovinciales o internacionales. Por eso me parece que la disposición del art. 197 inc. 3º por no contener la aclaración pertinente no puede ser declarado constitucional; en lo demás estoy de acuerdo que sea declarada constitucional, pero hago la reserva con respecto a los derechos que les asisten a las provincias por cuanto ese poder no lo han delegado en la Nación y las provincias pueden en cualquier momento establecer un servicio aéreo comercial dentro del territorio de cada una de las provincias con la condición que no signifiquen una conexión con servicios interprovinciales o internacionales. Nada mas, señor Presidente.

PRESIDENCIA: El Dr. Folchi tiene la palabra.

DR. FOLCHI: Señor Presidente: ante todo, no sé si habrá alguna otra objeción a las conclusiones formuladas. Parece que no... Entonces me voy a limitar a lo que acaba de manifestar el Dr. Pandolfo. Yo recuerdo muy bien lo que él dijo en aquella oportunidad, porque precisamente a mí me tocó informar ese tema. No comparto la opinión del Dr. Pandolfo, y daré enseguida las razones de mi criterio, como también lo hice en la ocasión a la que se refirió el Dr. Pandolfo. En primer lugar, en las reuniones de Directores provinciales de aviación civil celebradas en Buenos Aires se trató el tema, y recuerdo porque estuve en las mismas, que los mismos directores provinciales coincidieron en la conveniencia de que se adoptase la solución que establece el art. 197, inc. 3º del Código Aeronáutico. Es decir, existe una razón de índole práctica, fundamentada no sólo en la conveniencia de centralizar este tipo de solución normativa, sino también de permitir que la mayor experiencia y la posibilidad de contar con medios adecuados por parte de la Dirección Nacional, sean aprovechados al servicio del desarrollo de un importante aspecto del progreso aerocomercial de nuestro país. Pero además debemos analizar con detenimiento la letra de la ley en cuestión. Y ella nos dice que se declara materia de legislación nacional "lo concerniente a la regulación de..." "3º El otorgamiento de los servicios comerciales aéreos". Es decir, señores, que esta

fórmula tiene un carácter general, y por tanto no se halla en contradicción con los presuntos poderes no delegados por las provincias en este aspecto. No cabe duda que debe ser materia de legislación nacional todo aquello que haga, por ejemplo, a las habilitaciones del personal de vuelo, de las máquinas a utilizarse, a las características o requisitos que deban reunir las empresas para poder dedicarse al transporte aéreo interno, etc., por cuanto debe existir una regulación única en todo el país, y la única manera de conseguirla es por medio de la legislación nacional y no provincial. En este sentido, me parece incontrovertible la norma cuestionada por el Dr. Pandolfo, pues ella responde a toda una definida orientación político-jurídica de índole aeronáutica. A su vez, las provincias podrán, sin perjuicio de esta disposición, establecer internamente y para los servicios a realizarse dentro de sus territorios, si las autorizaciones de los servicios comerciales respectivos se darán en base a una previa audiencia pública, si se tendrá en cuenta un previo plan de rutas provincial o no, si se afectarán determinados aeródromos que ya están habilitados —desde luego— por la autoridad central u otros también ya habilitados, etc. En una palabra, Señor Presidente, que este artículo es claro en cuanto que deja sometido a la legislación nacional todo aquello que deba tener una única orientación en todo el país, y no afecta las autonomías provinciales en lo que ellas pueden efectivamente realizar, según los ejemplos que he tomado al azar, y que acabo de señalar. Es decir, la legislación nacional para regular lo general, y la provincial para disponer respecto de lo particular. Esto es, simplemente, lo que quería decir. Muchas gracias, Señor Presidente.

DR. ORTIZ DE GUINEA: Yo voy a pedir que se apruebe la conclusión formulada por el relator teniendo presente la aclaración del Dr. Pandolfo porque la conclusión del relator no hace a la constitucionalidad de todas las normas que están incluidas en el Código Aeronáutico sino simplemente a la constitucionalidad del código. Ello sin perjuicio de cada una de las opiniones que ya hemos expuesto sean consideradas las reservas particulares formuladas con relación a las soluciones dadas dentro de su articulado.

PRESIDENTE: Muchas gracias, señor. Con la aclaración formulada por el Dr. Ortiz de Guinea está sometida a vuestra consideración la conclusión sugerida por el señor Relator. Interpreto el silencio como asentimiento. Quedan apro-

badas las conclusiones sometidas por el Dr. Folchi. Muchas gracias. Y antes de darle la palabra al Dr. Simone, le pido que me disculpe porque deseo dar lectura a un telegrama que ha llegado con carácter de urgente. Dice: "Lamentando no poder asistir, le hago llegar al doctor Ortiz de Guinea, mis saludos y por su intermedio a los concurrentes a las Jornadas. Firmado: José Domingo Ray", quien debía intervenir en la Mesa Redonda y sabemos que por circunstancias lamentables no ha podido llegar hasta aquí. Y ahora si tiene la palabra el señor Relator, Dr. Simone.

DR. SIMONE: En principio dos cuestiones de orden meramente personal: la primera, de agradecimiento a los organizadores de estas Jornadas de Derecho Aeronáutico por haberme designado relator de este tema. Este agradecimiento lo dirijo en especial al ilustre profesor Ortiz de Guinea, a quien me mueve una consideración muy querida que me halaga y me compromete mucho mas. La segunda referencia está dada a que fue dispuesto originariamente, y así consta en los programas, que el Relator debía ser el Dr. Héctor Orlando Perucchi. Quiero hacer esta salvedad porque al reemplazar al Dr. Perucchi, me lleva a rendirle un justiciero homenaje. Son muy conocidas la versación, la experiencia y la trayectoria que adornan al doctor Perucchi, por lo que aprovecho esta alta tribuna para destacarlo a la consideración de todos, ponderándolo en sus virtudes. Asimismo, rindo también mi sentido homenaje a quienes, escudándose tras la muy modesta fórmula de "los últimos revisores del proyecto" del Código Aeronáutico, señalan personalidades de valía, de alcurnia y de gran saber en la ciencia del derecho, como son, junto a Perucchi, los doctores Videla Escalada y Errecart. A ellos, así como a todos los que han contribuído a la formulación del proyecto primitivo y del posterior código, mi reconocimiento muy especial. Para hacer el relato del tema "La limitación de la responsabilidad en argentino-oro" seguiré un cuestionario que quiero adelantarle para dar la idea referencial del tema a desarrollar.

En principio, trataré "actividad aviatoria y responsabilidad", luego "responsabilidad y su limitación en el derecho aeronáutico" como segundo punto; después "fundamento de la limitación de la responsabilidad" como tercero, para seguir "medida y caracterización de la limitación de la responsabilidad" como cuarto. Quinto punto será "problemática en la

reforma del código aeronáutico argentino”; sexto “posibles soluciones: ventajas e inconvenientes”. El séptimo: “aplicación legislativa”. Octavo punto: “observaciones” y noveno: “ponencias”.

Punto primero, titulado “Actividad aviatoria y responsabilidad”. La muy reciente aparición de la actividad aviatoria en la medida y extensión insospechadas hace poco más de un cuarto de siglo, importó también la paralela aparición de nuevas relaciones humanas que no podían resolverse a través del ordenamiento jurídico hasta entonces vigente. Es que el hecho aeronáutico es un todo y la solución de sus fenómenos debía encontrarse en su propia materialidad.

El conocimiento y valoración de ese todo, a través de sus partes, llegó a tener que examinárselo en su propia función significativa. Pero en este resultado del derecho aeronáutico, como en todas las ramas jurídicas, aún a través de los sistemas que adhieren a un unilateralismo privado de fundamento ético, como el de Kelsen, estaba palpitante la conducta humana.

De tal forma, la debida valoración de aquel hecho aeronáutico junto con la conducta humana resultante llevaron necesariamente a la unidad científica del derecho aeronáutico, proyectada como sistema autónomo.

Como conducta humana se espeja a través de su responsabilidad, estimase que la mayoría de las instituciones que conforman el derecho aeronáutico se centran en su rededor determinando, en última instancia, la forma y modo de aquella responsabilidad.

Punto segundo: “Responsabilidad y su limitación en el derecho aeronáutico”. Esta responsabilidad humana tiende, en última instancia y a través de los distintos sistemas que ofrece el Derecho Aeronáutico y de sus montos de limitación, a un juego de compensaciones “entre la responsabilidad y el perjuicio en donde el fulcro que determina el justo equilibrio estará dado por *la necesidad de la realización de la aeronavegación*”.

De tal forma, aceptándose la conducta culposa como medida y el daño injusto como fundamento de la responsabilidad contractual aeronáutica, en un caso, y en otro el hecho dañoso y el sujeto imputable sin referencia a la antijuricidad de su conducta, propios de la responsabilidad extracontractual u objetiva, de los montos indemnizatorios en ambos supuestos posibilita la conciliación de los intereses en juego y, sobre todo, del interés general.

Estos límites de responsabilidad tienden a valorar más la necesidad del acto y el progreso que trae aparejado, en este caso el de la actividad aviatoria, que la peligrosidad consiguiente de su ejercicio.

La limitación de la responsabilidad aeronáutica deja de lado el régimen común de la indemnización total del perjuicio (*damnum emergens* y *lucrum cessans*) subordinando la injusticia del daño al interés general que promueve la actividad aviatoria, según refiere Eugenio Spasiano en "Appunti sulla responsabilità obbjetiva dell'esercente dell'aeromobile e sull'internazionalita del diritto aeronautico" en *Rivista del Diritto de'la Navigazione* 1954, I, p. 38. En estos casos, si no es justa, la limitación de la responsabilidad resulta la contrapartida necesaria para posibilitar la realización efectiva y permanente de esa actividad aeronáutica.

Punto tercero: "Fundamento de la limitación de la responsabilidad". A pesar de haberse calificado al instituto de la limitación de la responsabilidad en la navegación aérea como "una monstruosidad jurídica", palabras de Pittard en ocasión de las discusiones preparatorias que llevaron a la Convención de Roma de 1933 y que hoy refiriera el brillante relator, Dr. Cocca, el mismo deberá ser encuadrado en sus justos términos. Aunque no es este el momento propicio para su desarrollo, cabe señalar que el fundamento de la limitación de la responsabilidad es discutido y caracterizado de distintas maneras. Aún en la navegación por agua, de antiguo se pretendía justificarlo a través de un criterio iusnaturalista determinándolo como que era "conforme a cánones de justicia", palabras de Vidari en "*Corso di diritto commerciale*", to. V, 1896, p. 568. Como ello no es posible, las modernas investigaciones jurídicas llevaron a encontrar el fundamento lógico del instituto cambiando su perspectiva y centrando su enfoque a través de tres distintos criterios: a) consideraciones de carácter racional, b) consideraciones de equidad o prácticas y c) consideraciones de política legislativa. Las dos primeras son susceptibles de profundas y acertadas críticas mientras que la última es compartida por la moderna doctrina. "Exigencias de política económica", dice Spasiano, en "El fundamento logico del principio limitativo della responsabilità armatoriale" en *Rivista del Diritto della Navigazione*, 1948, n^os. 1/4, p. 157, están, por tanto, en la base de la supervivencia actual del instituto y continúa, "exigencias idénticas son base de la introducción del mismo

instituto en el campo de la navegación aérea y de la tendencia que se va determinando hacia su difusión”.

Punto cuarto: “Medida y caracterización de la limitación de responsabilidad”. Para que esa limitación logre su objetivo y cumpla la funcionalidad pretendida sin desnaturalizarse, debe alcanzar un monto que resulte moderado. En otras palabras, que la limitación de la responsabilidad que la actividad aviatoria trae aparejada no puede llevar, por oposición, a un resultado de desequilibrio y de ruina en quienes sufren el perjuicio. No se puede, escapa de un beneficio general entitativamente mayor, condenar única y anticipadamente a quien soporta el daño en forma individual. Por el despojo de unos, se desnaturalizaría el necesario y doliente camino del progreso en beneficio de otros.

De tal forma, los límites de responsabilidad han ido progresivamente en aumento y las propias Convenciones internacionales, como el Protocolo de La Haya de 1955 o los acuerdos privados de las empresas explotadoras, como se verá, llevaron y llevan a aquellos márgenes a cifras mayores que hacen dudar sobre la vigencia futura del mismo instituto. Indudablemente, consecuencia de esta nueva política es el traslado de los riesgos por medio de la obligatoriedad de un seguro que evita el carácter catastrófico de los siniestros.

Igual cosa ha ocurrido en el medio marítimo en donde, aún los mismos armadores ingleses decidieron levantar sus márgenes de responsabilidad cuando ya las decisiones jurisprudenciales comenzaban a tachar de nulidad, por abusivas, las fórmulas contractuales que imponían sus límites de responsabilidad.

Punto quinto: “Problemática en la reforma del Código Aeronáutico Argentino”. Ante esta perspectiva y en punto al tema de la responsabilidad del explotador aeronáutico, los codificadores argentinos debieron tomar conciencia de la realidad argentina y universal. Aquella contradictoria revelación entre el propósito de una política legislativa y la ponderada y progresiva protección del perjudicado les imponía ciertos cánones de certeza que no podían desconocer.

Pero también la realidad argentina les imponía sus propias dificultades para posibilitar la adecuación de los mayores márgenes de limitación por medio de un escollo extra o metajurídico. Sincientes de la realidad diaria argentina derivada de la constante desvalorización monetaria, producto de una espiral inflacionista que crece a despecho de gobernados y gobernantes.

tes, los codificadores debieron afrontarla como la prioridad más inmediata que justificaba la reforma. Lo dicen expresamente en la Exposición de Motivos del mismo código. En primer lugar, señalan, la pérdida del valor adquisitivo de nuestra moneda afectaba directamente los montos que el código contiene en materia de límites de responsabilidad, no encontrándose un sistema que evitara la falta de actualidad de los mismos a poco de sancionados (Código Aeronáutico Argentino, Ley 17.285, edición Leonardo Ediciones Argentinas, "Exposición de Motivos", pág. 14).

Era necesario entonces resolver esta situación para lo cual los codificadores debieron plantearse, a no dudar, dos interrogantes: adecuación de los montos indemnizatorios y su permanencia a pesar de las posibles pérdidas futuras del valor adquisitivo de la moneda argentina.

Punto sexto: "Posibles soluciones. Ventajas e inconvenientes". Puestos a resolver el problema, surge indudable que con la solución de la última interrogación, se podría acceder más fácilmente a la primera. Con tal disposición, los codificadores evaluaron y analizaron las variadas posibilidades que se les presentaron. PRIMERO, el mantenimiento de la indemnización en peso moneda nacional; SEGUNDO, remitiendo la indemnización al valor del franco-oro Poincaré señalado en las Convenciones Internacionales; TERCERO, remitiendo la indemnización a la moneda fuerte o dura de curso legal en países extranjeros; CUARTO, tomando como unidad de medida para la indemnización un valor ajeno al derecho aeronáutico como podría ser el del salario vital, mínimo y móvil; y QUINTO, tomar en consideración expresamente una moneda oro. Corresponde entonces el análisis particular de cada una de estas posibles soluciones.

1) Con el mantenimiento del signo monetario en *pesos moneda nacional* corría el riesgo de persistirse en el mismo equívoco que el código que se quería modificar. El deterioro constante de la moneda argentina, impulsada por su valuación cada vez menor con respecto a otras monedas en el plano de las finanzas mundiales antes que en el interno, no era la solución. El ejemplo se dio hoy, al señalarse los montos de indemnizaciones, si bien estaban relacionados con los que se fijaron en la Convención de Varsovia al tiempo de la sanción del antiguo Código aeronáutico, poco tiempo después quedaron desactualizados por la constante espiral inflacionista.

En el supuesto de la necesidad de tener que referir en la ley, inexorablemente, a la unidad peso moneda nacional, se habría hecho necesario encontrar un paliativo, alguna posible solución que atemperase, de algún modo, la endeble perspectiva que se avecinaba al adoptarse la solución en peso moneda nacional. Para ello, se hubiera necesitado remitir, como lo hace el "Proyecto de Ley General de la Navegación", del Dr. Atilio Malvagni, en su artículo 339, a una norma reglamentaria que dictaría el Poder Ejecutivo Nacional modificando la suma que se estableciera en el código como límite de esa responsabilidad. Esta facultad que debería otorgársele al Poder administrador estaría condicionada, según señala el mismo art. 339 del "Proyecto de Ley General de la Navegación", a "que las fluctuaciones monetarias internacionales así lo aconsejaran". Igual criterio se estableció en el Anteproyecto de Ley de Transporte de mercaderías por agua preparado por la Asociación Argentina de Derecho Marítimo, que puede verse en el Boletín N° 1 pág. 40 de marzo de 1954, art. 17, y en el Proyecto de Código de la Navegación, como reformas al libro tercero del código de comercio, preparado por el Dr. Eduardo Basualdo Moine en el año 1958, art. 150.

Por otra parte, existe un antecedente de derecho comparado similar en la ley española del 22 de diciembre de 1949, sobre "unificación de reglas para los conocimientos de embarque de los buques mercantes", publicada en el Boletín Oficial del Estado que contiene similar principio y cuyo art. 11, in fine, expresa: "la suma fijada en este artículo podrá ser revisada por decreto, teniendo en cuenta las fluctuaciones monetarias internacionales".

Además de los lógicos inconvenientes que el procedimiento señalado trae consigo, la falta de una norma que imponga la revisión periódica de la suma límite, deja la cuestión al arbitrio del Poder Ejecutivo pudiendo transcurrir un lapso prolongado sin que el mismo se decidiera a dictar la pertinente norma de adecuación. Con ello va la crítica a la posible solución en esta primera perspectiva.

2) En la segunda, las diversas limitaciones de responsabilidad fijadas por la Convención de Varsovia en relación con los viajeros, sus efectos personales, equipaje y cargas fueron determinadas el *franco oro Poincare*, como unidad monetaria de medida.

Lo mismo, resulta ser una moneda basada, convencionalmente, en el patrón oro en cuanto se determina cuantitativa-

mente su equiparación al oro. El art. 22, inc 4), de la misma Convención señala que estará integrado por 65 y $\frac{1}{2}$ miligramos de oro, con una ley de 900 milésimos de finura. En definitiva, se repite, este franco es convencional, no corriente y su equiparación al patrón oro es al sólo efecto cuantitativo y no por su valor de conversión. De estas mismas conclusiones surge la paralela inconveniencia que trae esta posible solución.

3) En cuanto a la tercera, la remisión de las indemnizaciones al valor de una moneda corriente de curso legal en algún país extranjero, como podría ser el *dólar norteamericano* o el *franco suizo*, tampoco era la mejor solución.

Esta posibilidad reconocía dos perspectivas negativas, una de carácter anímico y la otra de neto corte económico. La primera proviene de un justo y lógico aliento nacional que impide supeditar las relaciones jurídicas argentinas a un valor monetario extranjero cuyo poder y grado de cancelación estarían determinados por gobiernos y políticas que no serían los argentinos.

La segunda perspectiva tenía también antecedentes negativos pero de tipo más concreto. Supeditar la existencia de un instinto jurídico a un valor numerario reconocido hoy como fuerte era condenarlo anticipadamente a una vida breve o, por lo menos, angustiosa. En tanto la historia jurídica cuenta con los antecedentes producidos en el ámbito marítimo por el abandono de la cláusula oro, la historia económico-financiera demuestra, con los inconvenientes de la inconvertibilidad de la libra esterlina en Gran Bretaña, y con la recientísima devaluación del peso uruguayo, como ejemplos de monedas consideradas "duras o fuertes", como algunas monedas ven disminuidos su poder adquisitivo por circunstancias diversas que responden a factores de política económica y cuyos resortes resultan imponderables y, a veces, perentorios.

Las dos convenciones marítimas suscriptas en Bruselas el 25 de agosto de 1924 sobre limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques y sobre unificación de ciertas normas en materia de conocimiento tendían a fijar de modo uniforme el límite de la responsabilidad del propietario o del transportador en un modo estable en el tiempo en cuanto a las unidades monetarias fijadas: la libra esterlina. Y se entendían al "valor oro" para poder ser convertidas por los Estados que no estuvieran ligados a la Libra, en moneda nacional al curso del cambio, en sus art. 15 y 19, respectivamente. Esto se puede leer en el trabajo de Amedeo Giannini, "L'abbandono della

clausula oro della Convenzioni de Bruxelles 1924", Rivista del Diritto della Navigazione 1951, 3/4, pág. 129.

Mientras en el año 1924 la estabilidad de la libra esterlina parecía incommovible, la decisión del Parlamento británico de 1936 de prohibir su convertibilidad a oro, provocó la fluctuación de muchas monedas. Y, paralelamente, provocó también la incongruente situación que mientras Grøn Bretaña no había ratificado aquellas Convenciones, algunos países que lo habían hecho y aún las habían incorporado a sus legislaciones nacionales como Bélgica y los Países Escandinavos se veían obligados a pagar un límite mayor de responsabilidad que otros países, a pesar de referir todos a un mismo valor monetario.

El problema fue destacado en la Conferencia de Nápoles de 1941 del Bureau Permanent del Comité Maritime International, discutido en Brighton en 1954 por la Asociación Británica de Derecho Marítimo y replanteado en la Conferencia de Madrid de 1955 del Comité Maritime International y en la Conferencia Diplomática de 1957. Estas referencias pueden verse en el trabajo de Amedeo Giannini, antes citado.

Estas breves referencias justificaban acabadamente las reservas de los legisladores en adoptar referencias a monedas fuertes extranjeras para determinar los montos de responsabilidad del nuevo código aeronáutico argentino.

4) Cuarta posibilidad: el anteproyecto de código aeronáutico preparado por la Comisión designada por la Dirección Nacional de Aviación Civil, según disposición 208 del 16 de agosto de 1966, que sirviera de base a "los últimos revisores" para la sanción del código, pretendió resolver el problema en estudio tomando como unidad de medida el monto que se estableciera como salario mínimo, vital y móvil. La idea tenía su plena justificación aunque su concreción práctica resultaba un poco engorrosa.

El salario mínimo, vital y móvil fue creado como unidad conceptual de medida para la satisfacción de premiosas necesidades de subsistencia de una familia tipo incluyéndose en ella, como contenido motivacional preponderante, la posibilidad que debe tener dicha familia de acceder a la vivienda, educación, asistencia médico asistencial, etc. Esta creación legislativa tenía antecedentes valiosos y ponderables.

En primer lugar y desde hace mucho, a través de los mensajes papales, viene tomando cuerpo el concepto de que el salario no será la exacta contraprestación del producto elabora-

do sino que su medida tendrá que llegar al cuántum que posibilite al trabajador dependiente y a su familia, a una vida decorosa con posibilidad de realización. Desde la encíclica “Rerum Novarum” y “Cuadragésimo anno” y la reciente “Populorum Progresso”, se ha dado efectividad de valor al clamor para el logro de esa aspiración. Con todo, la asimilación de esa perspectiva ya había tenido sanción legislativa como concepto, aunque no como salario, al superarse en el “Codice Civile” italiano de 1942 aquel estrecho y menudo concepto del “Facere”, del hacer, que se temía sobre el quehacer del dependiente, para transformarlo en el del “faciendi necessitas”, cada vez más aceptado. El art. 2094 del “Codice Civile” italiano lo reconoce plenamente al insertar el quehacer del dependiente en la organización productiva del empleador bajo la apariencia de su obligación de colaboración, así dice, con la empresa. Dicho artículo 2094 establece expresamente: “Es prestador de trabajo quien se obliga mediante retribución, a *colaborar* con la empresa prestando el propio trabajo intelectual o manual bajo la dependencia y dirección del empresario”.

Es de destacar que a pesar de haberse dictado este código en plena época fascista y de la supresión dispuesta por Real decreto-ley N° 721 del 3 de agosto de 1943 de las normas y órganos corporativos, este artículo 2094 del “Codice Civile” italiano, permanece aún vigente, lo que da paralela vigencia a nuestro concepto.

En pocas palabras, tras la nominación del salario mínimo, vital y móvil se adecuaba el concepto que el mismo debía integrarse con la suma y los servicios necesarios para posibilitar que el dependiente y su familia pudieran llevar una vida adecuada y acceder a los distintos planes de educación, nivel de vida actual. Pero a pesar de esos valiosos antecedentes y de la clara procedencia del concepto, la necesaria revisión periódica del monto que señalaría el salario mínimo, vital y móvil imprescindible para satisfacer las necesidades expuestas, dejaba de lado también la cuestión al arbitrio del poder administrador a pesar de la creación legal o intervención del Instituto Nacional de las Remuneraciones.

Además, por una cuestión de orden práctico, si se hubiera incorporado al código aeronáutico, hubiera sido necesario obviar las dificultades consiguientes porque el proyecto de la Comisión que introdujo esta unidad de medida para referir a la limitación de indemnización, en determinadas circunstancias refería necesariamente a las avas partes de ese salario mí-

nimo, vital y móvil para indicar la proporcionalidad buscada. Estas circunstancias tornaron inciertas las soluciones pretendidas por cuyo motivo “los últimos revisores”, como modestamente se autodenominan los reales legisladores, ahondaron en la búsqueda de otras referencias.

5) La última posibilidad era establecer una relación con el patrón oro o moneda oro que pudiera tener vigencia en el país. Afortunadamente, todavía continúa vigente en la República Argentina una ley remotísima, la n^o 1.130, sancionada el 3 de mayo de 1881 y promulgada el 5 de julio de 1881 en el antiguo Registro Nacional de los años 1878|81, en la página 650.

La lectura del articulado de esta ley provocará algunas sonrisas de una “belle époque” que hoy añoramos quienes no la conocimos. Dice en su art. 1^o: “la unidad monetaria de la República Argentina será el peso oro o plata. El peso oro es de 1 gramo 6129 milésimos de gramos oro, de título 900 milésimos de fino”. Luego caracteriza el peso plata. En el art. 2^o señala: “La Casa de Moneda de la Nación acuñará monedas de oro, de plata y cobre, con la denominación clase, valor, título, peso, diámetro y tolerancia que a continuación se detallan”. Y así señala: los nombres le corresponderán al argentino y al medio argentino, su clase, oro; los valores, cinco y dos y medio pesos; el título, justo, 900 milésimos en cada caso; y la tolerancia en más o en menos de 1; y el peso justo de 80 gramos 640 miligramos para el argentino oro y de 40 gramos 322 miligramos para el medio argentino oro con una tolerancia en ambos supuestos en más o en menos de dos milésimos. Y terminaba señalando que el diámetro debía tener 22 y 19 milímetros respectivamente. Continuaba con su art. 4 señalando que la acuñación de la moneda de oro es ilimitada y la acuñación de la moneda de plata no excederá de 4 pesos por cada habitante de la República Argentina y de 20 centavos la de cobre. Esto llama a sonrisa, evidentemente. Y aquí está el artículo quinto que realmente le daba sanción de curso legal a esta emisión: las monedas de oro y plata acuñadas en las condiciones de esta ley, dice esa norma, tendrán curso forzoso en la Nación, servirán para cancelar todo contrato u obligación contraída dentro o fuera del país y (que deba ejecutarse en el Territorio de la República, a no ser que se hubiera estipulado expresamente el pago en una clase de moneda nacional”. Y luego el art. 7^o consecencial del anterior

dice: "queda prohibida la circulación legal de toda moneda extranjera oro desde que se hayan acuñado ocho millones de pesos en moneda oro de la Nación". Pero aunque dicha ley está vigente, como ley de creación de moneda, los distintos ordenamientos sucedidos desde aquel entonces, especialmente los que llevaron a la inconvertibilidad del peso oro con la clausura de la Caja de Conversión y especialmente por la legislación dictada en 1935 para la creación del Banco Central de la República Argentina, bajo la inspiración del perito Otto Niemeyer, trajo como consecuencia la pérdida de su valor cancelatorio. Esto es, en la especie se da el contrasentido de encontrarse vigente una ley, la n° 1130, pero no tener fuerza legal su contenido. Irónicamente, se puede afirmar que se trata de un desuetudo legal deformante.

Esta misma moneda fue tomada como referencia para el lanzamiento del Empréstito de Recuperación Nacional 9 de julio de 1962, creado por decreto de igual fecha, 9 de julio de 1962, que lleva el n° 6.590. Los considerandos de esta norma resultan ilustrativos y dicen que con el fin de "expansión de la economía del país" y para "promover una gran expansión de la economía nacional mediante la generación de ahorros propios, se destaca la emisión de un empréstito de características muy especiales y atractivos para el público inversor... que con el propósito de ofrecer a los tenedores un título que garantice al máximo posible el reintegro de los fondos invertidos en los citados papeles públicos, se ha considerado conveniente incluir una cláusula índice que permita al tomador recibir en la oportunidad del rescate de su título, una suma en pesos moneda nacional igual a la representada por el valor internacional del contenido fino de un argentino-oro en el momento de la suscripción". Y luego, en su art. 5., que es el que concretamente refiere al tema en cuestión, señala: "los servicios financieros a que se refiere el art. anterior (que dispone la renta y amortización del empréstito nacional) serán pagaderos en efectivo por el Banco Central de la República Argentina a los precios que resulten de ajustar al valor nominal de la renta y de la amortización, relacionando los valores en la siguiente forma: a) valor internacional del contenido fino de un argentino-oro durante el semestre anterior a la fecha de vencimiento de cada servicio, que finalice al último día hábil anterior del mes precedente y b) valor internacional de contenido fino de un

argentino oro durante el período comprendido entre el 15 de julio y el 14 de agosto de 1962”.

Estos antecedentes sirvieron de base a nuestros legisladores para tomar en consideración la quinta posibilidad que tenían de señalar una unidad monetaria. Posiblemente a esta unidad monetaria, y con toda razón, se le puede adjudicar cualquiera o muchas de las críticas de las unidades anteriores, pero por sobre éstas, tiene los justificativos que las otras unidades no lo tenían: es una moneda argentina, tiene una referencia a oro y está dada por una ley vigente. Aunque no se la utilice, aunque su contenido no tenga valor cancelatorio, tiene plena vigencia legal. Entonces se brindaba en las manos de los legisladores el contenido ansiado, el contenido que buscaban, estaban en ellos adecuarlo, circunstanciarlo, tomarlo como unidad de medida para plasmar en la reforma, en la primera reforma que venía de reconocer su prioridad para encontrar una unidad que pudiera sobrepasar, que pudiera superar el constante planteo, la constante disyuntiva, que origina la espiral inflacionaria, o gobernantes y gobernados.

Realmente éstos y no otros, como antecedentes legales unos y emocionales otros, justifican plenamente, a criterio de quien habla, la inserción en el código de una unidad de medida, una unidad monetaria que supera a todas luces, los inconvenientes analizados en las cuatro anteriores posibilidades. Con todo, como realización humana, algunas observaciones merecen. Las observaciones pueden estar dadas, no ya en el valor conceptual tomado sino en las cantidades que los legisladores asignaran para cada una de las limitaciones de la responsabilidad.

Como entiendo que ese no es el tema específico de este relato y que su consideración llevaría a prolongar todavía más el mismo, lo voy a dejar circunstancialmente de lado. Siempre en el terreno conceptual, la observación que merece el Código deriva de su mismo art. 144 donde impone, en principio, la unidad de medida. La crítica deriva de su último párrafo. Al principio, cuando habla del transporte de personas y la responsabilidad del transportador, con relación a cada pasajero, la limitaba hasta la suma equivalente en pesos moneda nacional, mil argentinos oro, de acuerdo a la cotización que estos tuvieran al momento de ocurrir el hecho generador de la responsabilidad. En un brillante trabajo del

profesor Ortiz de Guinea, que se hiciera llegar a este Relator se señala el evidente contrasentido entre el propósito de adecuación de los legisladores con la expresa disposición de la norma referida a su sentido temporal. La valuación de ese argentino oro, según la norma, deberá considerarse al momento de ocurrir el hecho generador de la responsabilidad. Esto parece ser un contrasentido y en su trabajo el profesor Ortiz de Guinea, trae dos ejemplos jurisprudenciales que resultan valiosos para asignar el calificativo referido: más el accidente que costara la vida al Dr. Manuel Rodríguez Araya, cuyo pleito llevara el breve lapso de cuatro años, 10 meses y 17 días para ser resuelto y el otro el caso Guevara Lynch contra Taft S.R.L. que se resolviera en el módico lapso de 5 años y tres meses. Ante ambos ejemplos, el profesor Ortiz de Guinea se pregunta hasta dónde llegará la devaluación monetaria, cuando el perjudicado reciba la compensación. Evidentemente, hay un contrasentido en la norma. Si lo ideal hubiera sido recibir la actualización del reclamo al momento del efectivo pago, tal vez el justo medio estaría dado por su equilibrio al fijarse su efectivo valor al momento de la sentencia. Este criterio está dado también por dos convenciones internacionales actualmente normas nacionales, que son el Protocolo de La Haya de 1955, ratificado por la ley 17.386 y la Convención de Roma de 1952, ratificado por la Ley 17.404, cuyos artículos, el 1º sustituyendo el 22 de Varsovia y el 2º al 14, refieren expresamente que los valores se harán con sujeción al valor oro de dicha moneda nacional, en la fecha de la sentencia en el primer caso o en la fecha de la distribución. El Relator adhiere a esta ponencia del profesor Ortiz de Guinea entendiéndolo que probablemente escapara al legislador el daño tremendo que podía ocasionar con las adecuaciones que proponía el nuevo cuerpo legal que, aunque eran substanciales, no pudo lograr suficientemente su propósito.

La segunda observación que puede merecer la adopción de la unidad monetaria del argentino-oro, se remite al momento y por quien deberá hacerse esa convención, esa relación de valor entre el argentino-oro con la moneda nacional de curso legal. El mismo art. 144 in fine la señala: esta cotización será fijada por el órgano competente de la administración nacional. Atento a esta norma muy expresa, tiene conocimiento el Relator que paralelamente con la elevación

del proyecto al Poder Ejecutivo Nacional para su sanción, se elevó también un proyecto de decreto por el que se remitía al Banco Central de la R. Argentina la obligatoriedad de fijar periódicamente, tengo entendido que en el proyecto se fijó cada seis meses la obligación de señalar la interrelación peso moneda nacional argentino oro en donde el Banco Central necesariamente deberá hacerlo en correspondencia al valor oro internacional. De todos modos, quienes elevaron ese proyecto todavía no han visto logrado su propósito pues deseaban que ése fuera el primer decreto reglamentario del código. Lamentablemente a seis meses de su aparición, el decreto todavía no ha sido sancionado.

Hasta aquí un relato más o menos circunstanciado del tema. Queda solamente por hacer una breve referencia al nuevo Código Aeronáutico argentino y lo haré parafraseando los conceptos de Soler, contenidos en su conocido libro "La interpretación de la ley".

6) Si lo primero que le ocurre a una ley, al propio tiempo de ser sancionada, es su incorporación a un sistema normativo nacional, el nuevo código aeronáutico argentino no puede decir esa premisa. Y lo hace en forma armónica, realista y con una gran base científica, adecuación que pretende el código argentino a través de la interrelación del límite de responsabilidad con el valor del argentino-oro en pesos moneda nacional de curso legal, deberá funcionar lógicamente y sin contradicción como un principio jurídico, paralelo, si se quiere, a los principios lógicos de unidad y de interrelación. Con este logro, el Relator entiende que la reforma sancionada ha sido lograda.

Entiende también que el nuevo Código Aeronáutico constituye un gran avance en la moderación y en la evaluación de los perjuicios, sin hacer referencia a los topes establecidos, sin calificar los límites numerarios, sino como solución plena lograda en forma conceptual. El nuevo Código, en lo que hace a la adopción del argentino-oro como medida de valor ha logrado plenamente plasmar un sentimiento nacional; ha logrado plenamente adecuar los perjuicios en función de una desvalorización que le es ajena y que el perjudicado y que el propio poder administrador también lo deben sentir como ajena pero que se les impone. Sería de desear entonces, y aquí está una exposición de deseo, que se sancionara a la brevedad el decreto reglamentario para el Banco Central o la dependencia administrativa que correspondiera adecuara tem-

poral, pero progresivamente y sin pausa, la interrelación del argentino oro con la moneda nacional a fin de no desnaturalizar ni tornar ilusorios los derechos de los perjudicados, en función del interés general que deriva del hecho aeronáutico, que todos aceptamos pero que también no todos pueden sufrir en forma unilateral y como únicos perjudicados. Nada más.

PRESIDENTE: La calidez del aplauso me autoriza a agregar a mi felicitación personal la que las Jornadas en general testimonia al Dr. Simone. El Relator ha sido excelente y lo conceptúa doblemente meritorio por el escaso tiempo que tuvo, que ha sabido aprovechar indudablemente en forma extraordinaria. Dado que las autoridades de las Jornadas tienen previstos algunos actos esta tarde que nos van a obligar a no demorar demasiado esta sesión, voy a pedir que los señores miembros de las Jornadas que deseen hacer uso de la palabra me lo indiquen a efecto de poder distribuir el tiempo. Dr. Pandolfo, Dr. Ortiz de Guinea, Dr. Muñoz, Dr. Casanova. Les daremos los mismos seis minutos que se les dieron esta mañana. Pueden ser siete si después alguno no exagera la concepción. Tiene la palabra el Dr. Pandolfo.

DR. PANDOLFO: Muchas gracias, señor Presidente. Debo reconocer que el código aeronáutico recientemente sancionado importa un progreso dentro de la legislación aeronáutica en cuanto determina que las indemnizaciones se fijarán con relación al argentino-oro. El argentino oro como ha dicho acertadamente el Relator se encuentra legislado en la ley 1.130. Pero a pesar de todo estimo que el art. 144 tiene una frase superflua, precisamente, la parte final cuando dice: esta cotización será fijada por el órgano competente de la administración nacional. Si tomamos el texto de la ley 1.130 y analizamos el valor del gramo de oro fino, vamos a determinar con toda exactitud cuál es el importe de la indemnización. Es verdad que por la ley de creación del Banco Central lo relativo a la moneda compete exclusivamente a esa institución, pero, sabemos también, cuantos han sido los inconvenientes para que el Banco Central se expida acerca de este problema. Y voy a aclarar que más que todo se trata de un problema de política económica internacional que el Banco Central como representante del gobierno argentino, no quiere exponerse frente al dilema que se ha suscitado entre Estados Unidos y Francia. Estados Unidos desde hace mucho tiempo

expone la cotización de la onza de oro troy en 35 dólares, mientras que Francia, sostiene que son 40 dólares. Ahora bien, no nos volquemos por ninguna de las dos. Francia no publica su cotización, en cambio la banca americana sí. Y tomando en cuenta el valor asignado por la banca americana a la onza de oro troy de 35 dólares, con una regla de tres simple podemos llegar a determinar exactamente el valor de la indemnización. Por esa razón, estimo que el último párrafo del art. 144 es superfluo. Pero en fin, les voy a expresar mis razonamientos y como llego a determinar que el valor del peso oro, el argentino, vale en la actualidad 2.859 pesos. Y no es por casualidad, sino que es el resultado de un cálculo. Por eso, desearía, que quien me pueda seguir, voy a hacer el razonamiento de acuerdo con los antecedentes que son de pública notoriedad para llegar a este resultado. La ley 1130 crea el peso oro y reconoce que tiene un contenido de oro fino de 1 gramo, 6.129 milésimos y de título de 900 milésimos de fino. El argentino es equivalente a 5 pesos oro, según la misma ley. El peso oro tiene 1 gramo 4.516 milésimos, la onza de oro troy que es cotizada por la banca de los Estados Unidos, tiene 11 gramos 103 de oro puro u oro fino. La onza de oro troy es cotizada en los Estados Unidos en 35 dólares. Es decir, que 11 gramos 103 cuestan 35 dólares. De manera que 1 gramo de oro fino vale 35 sobre 31.103 y el peso oro tiene 1 gramo 4.516 y tenemos 35 por 1 gramo 4.516 sobre 31.103, y el argentino que es equivalente a 5 lo incluimos en esta ecuación y nos da: 15 por 1 gramo 4.516 por 350 pesos que vale el dólar sobre 31.103. Lo que da como resultado 2.859.

PRESIDENTE: Dr. Pandolfo, ha agotado su tiempo. La presidencia le va a dar un minuto para que termine.

DR. PANDOLFO: Entonces, los mil argentinos teniendo en cuenta que cada argentino vale 2.859 los mil argentinos valen 2.859.000 pesos moneda nacional, que ese es el tope mayor que establece el código aeronáutico. Y ese es el secreto de que el Banco Central no quiere decir y que se ha mencionado que es necesario dictar un decreto. Yo pienso que el decreto no es necesario, sino interpretar la ley y hacer el cálculo ajustado. Muchas gracias.

PRESIDENTE: Tiene la palabra el Dr. Ortiz de Guinea.

DR. ORTIZ DE GUINEA: Coincido de manera absoluta con el Dr. Pandolfo pero me pregunto si no podrá convenir que se unifique este juego del argentino oro en base a una disposición del ordenamiento administrativo interpretativo de lo mismo que él acaba de hacer en este momento teniendo en cuenta lo que ha señalado, el oro no tiene siempre en las distintas plazas internacionales el mismo valor. Podría presentarse la posibilidad de que se siguiera no el que ha indicado en este momento el Dr. Pandolfo haciendo un cálculo matemático de rigurosa exactitud sino justamente otro. Yo quería referirme brevemente con relación a este problema de argentino oro menos a la adopción de la moneda y más a la escala del art. 160. Creo que en esta escala ha habido un error. Alguna vez se lo pregunté al distinguido presidente de esta sesión cómo habían hecho los autores de la última versión para determinar esa decreciente cifra básica acumulativa pero que acumulativa acrece los montos... Recuerdo que con la generosidad que habitualmente viene dando sus informaciones dijo que había sido remitido a estudio uno de los miembros de esa última comisión. Creo que aquí se han apartado de los lineamientos de la Convención de Roma de 1952 dando una especie de súbito aumento sin justificación, teniendo en cuenta que cada kilo que va excediendo de peso la aeronave incrementa dos argentinos oro, uno y medio, uno, medio y 0,37. Pero resulta que cada vez que se llega a esa cifra límite que marca el paso de un grado a otro grado, se hacen aumentos contradictorios con la técnica de la operación que se viene realizando. Por ejemplo, y esto se repite cuatro veces en la escala, entre una aeronave que pesa 5.999 kilos y otra aeronave que pesa 6.000 al exceder de un kilo, corresponde el aumento de un y medio argentino, pero entre esta y una tercera que pesara 6.001, la diferencia son 901 argentino oro.

Como esto se repite cuatro veces, al llegar al último grado de la escala, encontramos un incremento absolutamente desproporcionado. Yo no se si la comisión que estudió este aspecto de la escala tuvo alguna razón que no ha sido suficientemente informada para los que queremos entrar un poco en la comprensión del problema pero todas las referencias que he encontrado en la exposición de motivos en la nota al artículo, en el comentario que el Dr. Videla Escalada publicara en Jurisprudencia Argentina, en el comentario que el Dr. Erre-

cart publicara en una revista especializada, dicen que con este cálculo seguimos la Convención de Roma de 1952, pero no es así. La Convención de Roma de 1952, sigue una técnica de acumulación perfecta lo que ocurre en el código argentino donde hay una notoria imperfección cada vez que llega al kilaje que hace variar la cifra básica del incremento. Nada más señor presidente.

PRESIDENTE: Muchas gracias, Dr. Ortiz de Guinea. Pero lamentablemente la posición que por generosidad suya ocupo me impide decir más. Tiene la palabra el Dr. Muñoz.

Dr. MUÑOZ: Yo discrepo con el sistema del Código Aeronáutico. En el Derecho de la Navegación uno de los grandes problemas que se nos planteaba eran aquellas tres cláusulas limitativas de responsabilidad que la Suprema Corte de la Nación Argentina dijo que había que interpretarse restrictivamente y a las cuales se oponía efusivamente todo hombre argentino teniendo en cuenta la situación económica de nuestro país. El derecho de la navegación aérea sin duda para demostrar su autonomía, nos lleva a una responsabilidad objetiva con consecuencia, que la hace totalmente injusta y no solo injusta sino incompatible con la dignidad humana porque estamos calculando desde el primer momento cuanto vamos a tener que pagar. Un profesor de esta Casa, ilustre civilista, ha sostenido por ejemplo, en contra de la opinión del Dr. Brebbia, de que aun fijada la limitación de la responsabilidad por el código aeronáutico, se puede conseguir una indemnización mayor si así lo acuerdan los tribunales de la justicia. Entiendo yo que esta limitación de la responsabilidad ha dado un paso atrás y es más injusta que la de la responsabilidad objetiva y que simplemente si nosotros pensáramos en que la responsabilidad o daño creado, y la necesidad de combinar las diferentes instituciones como serían los seguros de cualquier tipo, la fianza de empresa, etc., con otras normas no limitativas de responsabilidad creo que se daría un paso adelante. Sobre todo, lo importante sería la creación del seguro social y no del seguro privado. Como nuestro legislador ha parecido que tenía una gran prisa en crear ese seguro privado por una ley y olvidando el precepto constitucional que se creo aquí en Santa Fe, en las Cortes Constituyentes de Santa Fe, cuando el seguro social sea implantado en nuestro país, posi-

blemente no tendremos problemas de argentino oro ni de Franco Poincare, etc., y habremos superado el concepto estrictamente objetivo de medir la vida humana como la midiera quizás Aarón, con el becerro de oro según cuenta la Biblia. Nada más señor Presidente.

DR. CASANOVA: Me quería referir al trabajo del Dr. Ortiz de Guinea que fuera comentado por el Relator con respecto al momento en que debe realizarse de acuerdo al art. 144 y 160 del código aeronáutico la cotización, es decir, esa traducción del argentino oro al peso. Entiendo como lo dice el Dr. Ortiz de Guinea, que lo ideal hubiera sido quizás fijar ese momento de la cotización al momento del efectivo pago o por lo menos al momento en que se dicta la sentencia. Sin embargo, y hasta tanto esa modificación, si es que puede prosperar y el código se realiza, quizás pueda buscarse la solución alegando en el momento de interponer la demanda, desde ya, la desvalorización que pueda corresponder, es decir lo que en los Tribunales del derecho común, están aplicando hoy en día. En el momento de iniciar la demanda se tendrá que fijar como límite máximo esa cotización que se hace en el momento del hecho, pero el actor deberá pedir en ese momento la desvalorización que corresponde al momento en que se dicta la sentencia. De esa manera, esa posible diferencia que encontramos entre nuestro Código y la legislación internacional podría solucionarse en el orden práctico. Nada más.

DR. PANDOLFO: Como no pude agotar el tema, ofrezco la copia, para que se saquen copias mimeográficas y se repartan a todos los miembros de estas Jornadas.

PRESIDENTE: Tiene la palabra el Dr. Ortiz de Guinea.

DR. ORTIZ DE GUINEA: Desde que el trabajo del Dr. Pandolfo no puede leerse por la razón indicada por la Presidencia, sin perjuicio de hacer lo que él ha solicitado, propongo que sea leído mañana como información general a todos los asistentes, al momento de iniciarse la última sesión de estudios.

DR. SIMONE: Comenzó el Dr. Pandolfo adhiriendo al criterio que el nuevo Código Aeronáutico constituye un evidente progreso. Pero, evidentemente, la parte que refiere al art. 144 en que remite al órgano competente la debida relación con el argentino oro, la entiende superflua. Señala las

consideraciones de creación del Banco Central, hace distintas referencias a la cotización del oro en Norteamérica y en Francia con la publicidad en la primera, y la no publicidad en la segunda de la debida cotización y haciendo un paralelo y un cálculo que él señaló como de regla de tres simple llega a determinar el valor de nuestro argentino oro, a través de la cantidad en oro que tiene por ley, refiriendo que, de acuerdo con su cálculo, los mil argentinos-oro, establecidos como tope debían estimarse en 2.859.000 pesos moneda nacional. La referencia más concreta señalada por el Dr. Pandolfo es que a través de su cálculo se haría necesaria la remisión que hace el art. 144 a la debida relación del argentino-oro con el peso moneda nacional por una dependencia nacional. Sobre ello me voy a permitir señalar lo que dispone el art. 5º del decreto 6.590 del Empréstito de Recuperación Nacional 9 de Julio, en que dice expresamente: En el caso de que el valor indicado en el inciso a) de aquéllo que yo he leído, supere el precio promedio que se refiere el Banco Central de la R. Argentina incrementará en la misma proporción que el servicio de renta y amortización. En definitiva, ante la misma norma señalada por el Dr. Pandolfo, esto es, la vigencia de la ley 1103, el conocimiento por anticipado de su contenido en oro, resulta sorprendente cómo el Empréstito de Recuperación Nacional 9 de Julio dictado en momento probablemente poco halagüeños, de proyecciones tampoco satisfactorias, cómo debió remitirse necesariamente a una relación que debería hacer el Banco Central si se daban las mismas circunstancias que plantea el Dr. Pandolfo. Esta observación no va en desmedro de la sugerencia sino simplemente como una interrogación más para poder ser evaluada.

El Dr. Ortiz de Guinea coincide con el Dr. Pandolfo y el Relator, por un deber de lealtad, debe señalar que no refirió la escala hecha por el Prof. Ortiz de Guinea sobre la escala del art. 160 por un lapsus, pero estaba en su intención hacerlo. De donde, entonces, la oportuna intervención del Dr. Ortiz de Guinea, ha salvado su omisión y con mayor provecho. Señala que la escala del art. 160 del código es un error porque determina en definitiva aumentos desproporcionados a los que señala la Convención de Roma que los mismos legisladores expresaron a él en forma personal y lo dicen en la exposición de motivos. El Dr. Muñoz discrepa con el sistema del código aeronáutico y entiende que la referencia a una limitación de

responsabilidad al que ya él había hecho mención, en la reforma de la ley marítima, señala en definitiva una responsabilidad injusta con el valor humano y entiende que la limitación es un paso atrás e injusto, y la responsabilidad solamente debe tener como límite el daño creado. El Dr. Casanova hace una sugerencia en cuanto al momento de la realización de la cotización, apoya el criterio sostenido antes y sugiere que el probable desvalor que se podría dar entre el momento que señala la ley debe darse al momento de producirse el perjuicio, con el que se obtendría al momento de dictarse la sentencia o, mejor, al momento del efectivo pago, podría suplirse con los actuales criterios de desvalorización monetaria que se aplican en las sentencias jurisprudenciales. Sobre esto me voy a permitir hacer una acotación. En la jurisprudencia de la Capital no se admitía hasta hace poco el problema de la desvalorización monetaria. A partir de la incorporación del Dr. Borda a la Cámara, comenzó a reflejarse una jurisprudencia cambiante, que fue asimilada por las distintas Salas hasta que la Corte resolvió, en un caso que ya está considerado como *leading-case*, caratulado *Pribulda de Hurevich contra Hernández Martín*, reconocen el desvalor monetario en los cuasi-delitos. Pero no obstante ello, también hay que considerar cuáles son los argumentos que antes de ese momento se consideraban para no convalidar esa desvalorización monetaria. En su momento se tomaba en consideración si las obligaciones de los deudores eran obligaciones de valor o de dinero y sólo procedía la desvalorización monetaria en el caso de obligaciones de valor y no cuando eran obligaciones de dinero. Hoy, realmente esta distinción se transforma en un juego de palabras, porque lo que hoy es deuda de valor, al momento de ser efectivizado, no significa nada más que una obligación en dinero, por lo que el criterio que sugiere el Dr. Casanova puede ser un paliativo hasta la reforma anunciada en esa parte del Código.

PRESIDENTE: ¿Va a someter conclusiones ahora o prefiere hacerlo al comienzo de la próxima reunión?

Dr. SIMONE: De acuerdo con lo pedido, la ponencia que se sugiere para la declaración de estas Jornadas es que, a través de la fijación de los límites de la responsabilidad del código, en una moneda como es el argentino-oro, se ha logrado plasmar una referencia positiva, cierta, que indudablemente resultará un paliativo ante la constante desvalorización

monetaria y llenará un sentir nacional en cuanto refiere a una moneda que aunque no tiene curso legal actualmente, es auténticamente argentina. Que, en definitiva, la reforma del código en la especie, supone un pleno avance sobre la solución preexistente.

PRESIDENTE: Está a consideración de las Jornadas, la conclusión propuesta por el señor Relator. Tal como lo hice anteriormente. Ruego que manifiesten su disconformidad quienes estén en contra de esa posición. Al no haber manifestación damos por aprobada la propuesta del Sr. Relator a quien mucho le agradecemos su actuación, y antes de finalizar la sesión le voy a dar la palabra al señor Secretario para que les haga llegar algunas informaciones importantes.

SECRETARIO: Les voy a dar lectura a una resolución de la Sección de la Navegación del Instituto de Derecho Comercial con respecto a la tercera sesión de estudio que dice lo siguiente: La sección de la Navegación del Instituto de Derecho Comercial en conocimiento 1º) que el Dr. Agustín Rodríguez Jurado, brillante profesor de la especialidad, no podrá por las muy atinadas razones que ha invocado ante esta Sección, asistir a la sección de estudios nº 3; 2º) que el tema sobre el cual debía producir relación requiere necesariamente una compenetración con el fundamento de la tesis consagrada por el código, que no podrá sustituir la relativa adhesión que podría prestar el Director de esta Sección, llamado a fortiori a ocupar el lugar de aquel; 3º) que la intensa profundidad del tema impone no solo especial versación además de maduro, reflexivo y continuado estudio y que no puede exigirse ese aporte espontáneo a algunos de los distinguidos miembros de la Jornada por innegable que sea la capacidad de ellos; 4º) que la presentación de interesantes trabajos sobre este tema significa una apertura a estudios serios que pueden aprovecharse en el futuro, sin duda de pronta concreción ante las evidentes pruebas de la inquietud generalizadas de los especialistas aquí convocados superando la inesperada ausencia del distinguido jurista Agustín Rodríguez Jurado. Por todo ello, se resuelve: 1º) Suspender definitivamente la sesión de estudios numerada como 3ª. 2º) Invitar a las Universidades argentinas, oficiales o privadas, y demás institutos especializados en los estudios aeronáutico a convocar a Jornadas, Mesa Redonda o cualquier tipo de reunión que posibilite el estudio del tema "Principios generales del Derecho

Aeronáutico". 3º) Hacer llegar, conocido que sea la Universidad o Instituto que verificará la convocatoria, los trabajos presentados por los miembros de estas Jornadas que se relacionen con el tema que debió ser de estudio en la 3ª sesión de la fecha. 4º) De forma.

PRESIDENTE: Al dar término a esta sesión, los integrantes de la mesa agregamos al agradecimiento que reiteramos a las autoridades por habernos hecho el honor de designarnos para ocupar estos cargos, el agradecimiento a todos los señores miembros de las Jornadas por la admirable colaboración que han prestado y que nos han permitido cumplir con la exigencia del tiempo, siempre tiránica, e inevitable. Queda levantada la sesión. Muchísimas gracias, señores.

