

## MOMENTO EN QUE DEBE COTIZARSE EL ARGENTINO ORO PARA LA DETERMINACION DE LA SUMA LIMITATIVA DE RESPONSABILIDAD

FEDERICO ORTIZ DE GUINEA

El argentino oro, moneda tomada por el Código Aeronáutico para fijar los límites de responsabilidad que él establece no circula en nuestro país y debe ser tomada como "moneda de cuenta".

El argentino oro equivalente de cinco pesos oro, contiene nominalmente 8,0645 grs. de oro. Su valor es pues fluctuante pues depende del que le corresponda al oro en relación al peso moneda nacional, este sí circulante en la República.

¿En qué momento debe cotizarse el argentino oro para calcular en "pesos moneda nacional", la indemnización a pagar a las víctimas? Se comprende con su solo planteo la importancia del problema.

El Código aeronáutico ha dado una respuesta categórica: "El valor del argentino oro será el que estos tengan en el momento de ocurrir el hecho generador de la responsabilidad". Esta expresión casi textual del artículo 144 dedicado al "transporte de pasajeros", se extiende a las "mercancías y equipaje" conforme el párrafo final del artículo 145. Lo mismo dice el art. 160, en el supuesto de daños, a los bienes en la superficie "de acuerdo a la cotización que éstos tengan en el momento de ocurrir el hecho generador de la responsabilidad".

Lamentamos no compartir el criterio seguido por el legislador. Es sabido que un tiempo no escaso separa el momento en que ocurre ese hecho generador de la responsabilidad y el dictado de la sentencia; mayor naturalmente si se toma el día del efectivo pago.

Esa separación importa, atento la solución de los arts. 144, 145 y 160, que la víctima tendrá que soportar la devaluación monetaria posterior al momento en que nació su crédito, pues el argentino oro se convertirá en "peso moneda nacional" al valor de ese día.

Perderá así la indemnización el carácter de integral que debe tener y ha motivado que la jurisprudencia incluso la Corte Suprema de la Nación haya recogido y aceptado la tesis de que los montos compensatorios de los daños y perjuicios deben actualizarse aún por encima del reclamo inicial hecho por la víctima en su demanda.

Además, conformada como lo está de manera expresa en la letra de la ley el principio recordado como propio de los artículos mencionados, no podrá el Juzgador, ante tan categórico pronunciamiento "revaluar" las indemnizaciones cuyos montos están fijados en ella. Recordamos que la Cámara Federal de La Plata en fallo publicado en Jurisprudencia Argentina el 11 de noviembre de 1966 elevó de cien mil a ciento veinte mil pesos m/n la indemnización que fijaba el Código de 1954 en su art. 155, para el caso de daños a los bienes en la superficie. Esa elevación se hizo con los argumentos habituales computándose el proceso inflacionario que desmerece el crédito, por el período corrido desde el traslado de la demanda a la sentencia.

Verdad es que puede discutirse si fijada en la ley la suma fija a pagar, puede el Juez condenar a una mayor, y en esta misma Facultad, la opinión de civilistas tan distinguidos como los Dres. Guastavino y Brebbia, no han coincidido. El primero expone por la afirmativa; el segundo en sentido opuesto.

Pero cerrada la discusión con la solución legal dada, la crítica se justifica.

Hemos tomado dos casos de jurisprudencia para medir qué tiempo separó el “siniestro” de la sentencia.

Uno dentro del contrato de transporte aéreo, el accidente que costó la vida al ex-diputado nacional, Dr. Manuel Rodríguez Araya; otro, el de las concidas esponjas japonesas, o Guevara Lynch c/TAFT.

Desde los accidentes a los fallos judiciales definitivos pasaron 4 años, 10 meses y 17 días y 5 años y 3 meses respectivamente.

¿Hasta dónde llega la devaluación monetaria en nuestro país durante estos plazos?

A título de mero cotejo, recordamos que hace diez años un argentino oro en el mercado libre se cotizaba a \$ 338.— moneda nacional.

Así lo dice Pastor Sastre en su “Economía Política”. Según los revisores del proyecto convertido en ley aeronáutica en nuestro país hace unos meses el argentino oro, equivale a \$ 2.859.—. En solo diez años 100 se ha convertido en 11,8.

¿Puede decirse que realmente se indemniza si los porcentajes a cubrir sobre una responsabilidad que ya de por sí es limitada, arroja tan escaso por ciento?

En nuestro propio derecho, verdad que para los casos denominados internacionales, tenemos normas distintas y mejor.

La ley 17.386 que adhiere al Protocolo Adicional de La Haya de 1955, incorpora al texto de Varsovia igualmente vigente por ley 14.111, una disposición que hace a este problema: “Esta conversión a moneda nacional distinta de la moneda oro se efectuará, si hay procedimiento judicial con sujeción al valor oro de dicha moneda en la fecha de la sentencia (Art. 11 del Protocolo — sustituyendo el 22 de Varsovia). La Ley 17.404 ratificó la Convención de Roma de 1952 y hasta con mayor amplitud que la de anterior comentario, se orienta en el sentido que sostenemos, al decir en la parte final del art. 12: “Esta conversión en moneda nacional distinta

de la moneda oro se efectuará, si hay procedimiento judicial, con sujeción al valor oro de dicha moneda nacional en la fecha de la sentencia, o en el caso del art. 14, en la fecha de la distribución”.

Acentúase así y sin causa que justifique, la diferencia entre las indemnizaciones del caso nacional con el internacional. En aquel se ha calculado de manera tal que el monto sea igual a la mitad del de éste y a ello se agrega, que la congelación en “pesos moneda nacional” se hace en momento muy anterior al de éste.

La fecha del pago efectivo, sin duda el más lógico aunque puede que no siempre sea el más práctico, se ha fijado en otros textos internacionales los reguladores de indemnizaciones similares a las que comentamos, algunos de los cuales tienen firma, aunque no ratificación de la República. Nos referimos a las convenciones de Bruselas de 1961 y 1962 sobre Responsabilidad del transportador de pasajeros por mar y por la explotación de navíos nucleares.

La Convención de Bruselas de 1924 sobre responsabilidad del transportador de mercaderías, ratificada por nuestra Ley 15.787, nada dice del momento de la conversión de las libras esterlinas en moneda nacional, pero el art. 9º indica que las leyes nacionales pueden reservar al deudor la facultad de pagar su deuda en la moneda nacional al tipo de cambio que rija al día de la llegada del buque al puerto en que se descargan las mercaderías de que se trata.

La Convención de Bruselas de 1957 sobre responsabilidad del propietario de navío establece que el cambio de francos oro en moneda nacional se hará al que corresponda el día en que se integre el fondo limitativo o se efectúe el pago o se dio garantía equivalente al pago.

Hay variedad de soluciones, según se observa, pero no se ha seguido nunca la adoptada por nuestro código.

Entendemos que la solución justa de la ley debió ser fijar el momento de la cotización del argentino oro, el del pago, o en su defecto, el de la sentencia.