

**TRABAJOS PRESENTADOS EN LA
CUARTA SESION DE TRABAJO**

Tema: La limitación de responsabilidad en Argentino Oro.

LA ESCALA DEL ARTICULO 160

FEDERICO ORTIZ DE GUINEA

El nuevo Código Aeronáutico mantiene, como es lógico, para distintos tipos de responsabilidad contractual (mercancías, equipajes y pasajeros) no todos, y extracontractual (daños a los bienes en la superficie, abordajes), tampoco todos, la aplicación del principio de responsabilidad limitada que es propio del derecho aeronáutico.

Esa limitación no se fija como en la ley 14307 en “peso moneda nacional”, sino en “argentino oro”. Justifícase por sí sola la sustitución. No puede seguirse marcando la cifra limitativa en una manera que, pese a los reiterados esfuerzos de los órganos de Gobierno para evitarlo, está sometida a la decisiva gravitación del proceso inflacionario que desgraciadamente caracteriza desde hace un cuarto de siglo nuestra economía.

Tomamos para este comentario la escala del artículo 160 del Código, en la que se hallan el procedimiento para determinar las cifras limitativas en los casos de daños a los bienes en la superficie.

En líneas generales se ha seguido la Convención de Roma de 1952, que con posterioridad a la sanción de la ley nº 17825 ha sido ratificada por la nº 17404.

Así lo dice, aún cuando la exactitud de sus términos no sea absoluta, la nota a dicho artículo: “El texto se ajusta a los principios del art. 11 del convenio de Roma de 1952. En cuanto a los montos de los límites han sido fijados en la mitad

de los establecidos en el convenio referido, teniendo en cuenta la relación con los determinados para la responsabilidad hacia los pasajeros y con las cosas transportadas y con los valores medios resueltos por la jurisprudencia nacional”.

La exposición de motivos sumamente escueta en esto, dice: “En el capítulo II (Título 7º Responsabilidad) se modifican las disposiciones con el fin de adaptarlas a los principios de la convención de Roma de 1952.

El Dr. Videla Escalada en su trabajo publicado en Jurisprudencia Argentina, el 19-7-1967 también dice (pág. 4, columna 2) ratificando la procedente afirmación que se ha buscado la adecuación de la ley interna a las orientaciones que en este caso surgen de la convención de Roma de 1952”.

El Dr. Basualdo Moine en el comentario al nuevo Código Aeronáutico que conociéramos a través de La Ley, en el ejemplar del 27-7-1967, refiere también a la incorporación a las normas del derecho interno del texto internacional y si bien no analiza la escala del art. 160 señala que se ha llegado a fijar en 43.000 argentino oro la cifra limitativa para las aeronaves de gran parte.

El Dr. Errecart en “Aeroespacio” (agosto 1967, pág. 23) confirma la intención seguida de adecuar las prescripciones a la Convención de Roma de 1962, fijando las sumas de acuerdo a una tabla acumulativa establecida, teniendo en cuenta el peso de la aeronave que ocasionó los daños.

Desde el momento mismo en que leímos por vez primera el art. 160 del código nuevo, observamos que si bien hay una orientación tomada de Roma de 1952, ella no se ha seguido como correspondía y acaso se deseaba más aún, se han establecido montos que contradicen la propia técnica de la escala que se impone.

A diferencia de la Convención de Roma de 1933 que fijaba máximo y mínimo 600.000 y 2.000.000 facs. oro - Roma 1952 sólo determina mínimo no máximo. En cambio, introduce como novedad, la disminución de la cifra básica por kilo a medida que crece el peso de la aeronave, estableciéndose el

quantum de la limitación dentro de un sistema acumulativo con índices sucesivos descendentes.

Así es como hasta 1.000 Kg. la cifra básica es de 500 fcs. oro, por Kg. siendo 500.000 fcs. el mínimo. Pero luego, y siempre con la característica propia de la acumulación, aquella cifra desciende de 500 a 400, 250, 150 y 100 fcs. por Kg. si el peso excede de 1.000, 6.000, 20.000 y 50.000 Kgs.

Aunque el nuevo código argentino parece querer seguir este sistema, conforme los antecedentes y comentarios señalados, lo cierto es que ello no ocurre.

El papel de los 50 fcs. oro lo desempeñaban la ley 17.285 dos argentinos oro (Es casi exacto: un argentino oro equivalente, más o menos, a 125 fcs. oro y la intención ha sido fijar la mitad del convenio internacional); las restantes cifras básicas son 1,5,1,0, 5,0,37 arg. oro.

Fácilmente se observa que no hay identidad ni remota con el juego numérico del art. 11 de Roma.

Si consideramos a 500 fcs. como la unidad de la base limitativa, los restantes en el texto internacional, son con relación a aquella: 80% (400); 50% (250); 30% (150); y 20% (100). De haberse mantenido estos porcentajes, la ley 17285 debió establecer siendo dos argentinosoros la unidad, las siguientes cifras en orden decreciente: 1,6 (en vez de 1,5); 0,6 (en vez de 0,5) y 0,4 (en vez de 0,37).

A esta primera diferencia de mayor porcentaje de reducción en dos supuestos, se agrega otra de superior importancia. En Roma 1952, cada grado de la escala comienza con la mayor cifra del cálculo del inmediato anterior. Así las aeronaves de más de 1.000 Kg. recargan 400 fcs. por Kg., sobre 500 fcs. que es el límite fijado para las que pesan 1.000 Kg.

Las mayores de 6.000 Kg. recargan 250 fcs. por Kg. sobre 2.500.000 fcs. oro, suma limitativa de las que pesan 6.000 Kg. (quinientos mil más el resultado de multiplicar cuatrocientos por cinco mil).

Y así sucesivamente en los casos de aeronaves que pesan más de 20.000 Kg. (el arranque es de 6.000.000 fcs. cifra que

resulta de sumar a 2.500.000 el producto de 150 por catorce mil, diferencia entre 6.000 y 20.000 y de 50.000 (el arranque es de 10 500.000 cantidad que se obtiene mediante igual procedimiento a los anteriores).

No ocurre lo mismo en el código argentino. Excepción hecha del segundo grado de la escala que correctamente parte de 2.000 arg. oro, en 3º, 4º y 5º se ha aumentado cada vez y siempre inexplicablemente el monto con el que debe iniciarse el nuevo cómputo. Al concluir éste, el exceso llega a ser de indudable importancia económica, pero sin que se haya dado ni se perciba la menor justificación.

El tercer grado de la escala que comprende las aeronaves que pesan más de 6.000 Kg. debió acumular 1 arg. oro sobre la cifra limitativa que corresponde a la de aquel peso. Esa cifra es de 9.500 arg. oro, así determinado: 2.000 arg. por los primeros mil kilos y 1,5 arg. oro por cada uno de los 5.000 Kgs. siguientes, o sea 2.000 más 7.500, total 9.500. Pero el Código no dice que a este monto se le sume 1 arg. oro por Kg. sino a 10.400. Un primer exceso de 900 arg. oro (§ 2.563.100).

Al llegar al cuarto grado de la escala - aeronaves que pesan más de 20.000 Kg. el exceso es de 1/2 arg. oro por Kg. Como la aeronave de 20.000 Kg., según la misma ley tiene como limitación 24.400 arg. oro resultado de sumar a 10.400 arg. oro 1 arg. oro por los 14.000 Kg. siguientes, aquella cifra tenía que marcar la cifra inicial del nuevo cómputo, pero la ley 17285 dice que se arranque de 25.000 otro aumento de 600 que sumados a los 900 anteriores, nos da ya 1.500 (§ 4.288.500).

Lo mismo observamos al exceder los 50.000 Kg. Hasta ese peso, la limitación es de 40 000 argentinos oro, pues se arranca de 25.000 más 1/2 argentino oro por Kg. de exceso sobre 20.000 o sea 15.000 que deben sumarse a aquellos 25.000. Sin embargo para 50.001 Kg. la ley dice que se adiciona 0,37 arg. oro de 43.600 arg. oro. Nuevo aumento de 3.600 argentinos oro, que integran con los 1.500 de excesos anteriores 5.100 arg. oro, cuya incorporación no se explica. Cinco mil cien argentinos oro

equivalen, a razón de 2.859 el argentino, a catorce millones quinientos ochenta mil novecientos pesos.

El cuadro siguiente permite señalar la contradicción del cálculo del art. 160 consigo mismo. La elevación por Kg. comienza siendo de 1 1/5, para luego ser 1, 0, 5, etc. es decir, cada vez menor. Pero, cuando se llega al cambio de grado en la escala, un Kg. llega a significar 900, 600 y 3.600 arg. oro.

Aeronaves que pesan:

5.999 Kg. limitan en	9.498,5	arg. oro.	
6.000 Kg. limitan en	9.500	arg. oro.	Diferencia: 1,5
6.001 Kg. limitan en	10.401	arg. oro.	Diferencia: 901
.....			
.....			
19.999 Kg. limitan en	24.399	arg. oro.	Diferencia: 1
20.000 Kg. limitan en	24.400	arg. oro.	Diferencia: 600,5
20.002 Kg. limitan en	25.001	arg. oro.	Diferencia: 0,5
.....			
.....			
49.999 Kg. limitan en	39.999,5	arg. oro.	Diferencia: 0,5
50.000 Kg. limitan en	40.000	arg. oro.	Diferencia: 0,5
50.001 Kg. limitan en	43.600,37	arg. oro.	Diferencia: 3.600,37
50.002 Kg. limitan en	43.600,74	arg. oro.	Diferencia: 0,37

Nuestra conclusión es que, teniendo en cuenta el contenido de la exposición de motivos, la nota al art. 160, los comentarios de los Dres. Videla Escalada y Errecart, como asimismo el del Dr. Basualdo Moine, indicando todos ellos que el nuevo código sigue a Roma 1952 y consideramos muy especialmente que luego de dictada la ley 17484, que ratificó esta Convención, no se justifica la vigencia de dos escalas distintas para determinar un límite de responsabilidad para idénticos casos, debe sustituirse el art. 160 por otro que guarde identidad porcentual y respete la graduación de índice descendente pero

acumulativa tal como lo establece el art. 11 de la Convención de 1952.

Si se aceptaran ambas exigencias, porcentaje y acumulación, la escala debe ser:

- 1) Aeronaves que pesan hasta 1.000 Kg. 200 arg.
- 2) Idem que pesan más de 1.000 Kg. hasta 6000 Kg. 2.000 argentinos más 1,6 arg. oro por Kg. que exceda de 1.000 Kg. Se llega como cifra máxima a 10.000 arg.
- 3) Idem que pesan de 6.000 Kg. y hasta 20.000 Kg. diez mil argentinos más 1 arg. oro por Kg. que exceda de 6.000 Kg. Se llega al máximo de24.000 arg.
- 4) Aeronaves que pesan más de 20.000 Kg. y hasta 50.000 Kg. veinticuatro mil argentinos oro, más 0,6 arg. oro por Kg. que exceda de 20.000. Máximo a que se llega 42.000 arg.
- 5) Idem que pesan más de 50.000 Kg. cuarenta y dos mil argentinos más 0,4 arg. oro por Kg. que exceda de 50.000 Kg.

Si se quiere mantener los actuales porcentajes de disminución de las cifras básicas con relación a la inicial tal como resulta del art. 160 (75%, 50%, 25%, 18%, 5%) prescindiendo de los fijados por Roma 1952 (80%, 50%, 30% y 20%), pero respetando la característica acumulativa con exactitud, la escala debe ser, en los mismos casos precedentemente señalados y en el orden dado, la siguiente:

- 1) Idem 2.000 arg. oro
- 2) con exceso de 1,5 arg. oro por Kg. que supere 1.000 Kg. llegando a 6 000 Kg. con un máximo de 9.500 arg. oro
- 3) con exceso de 1 arg. oro por Kg. que supere 6.000 Kg. y que se adiciona a 9.400 arg oro. llegando a 20.000 Kg. con un máximo de 23.500 arg. oro

- 4) con exceso de 0,5 arg. oro por Kg. que supere 20.000 Kg. y que se adiciona a 23.500 arg. oro, llegando a 50.000 Kg. con un máximo de 38.500 arg. oro
- 5) con exceso de 0,37 arg. oro por Kg. que supere 50.000 Kg. que se adiciona a 38.500 arg. oro

El mismo problema en el derecho comparado y proyectos de codificación internacional.

Hemos querido buscar antecedentes que favorezcan la escala del art. 160 del código argentino y para ello incurrimos en textos posteriores a 1952 que se hallan en el derecho comparado e internacional (proyectos).

Recurrimos en primer término al anteproyecto argentino de Código Aeronáutico Americano y hallamos el art. 136, cuyo primera particularidad es que adopta una moneda "no americana", como es el franco Poincaré. La escala en si coincide exactamente con la de Roma 1952, con la única y explicable diferencia, fundada en razones económicas, de seguirse en todos los casos la mitad de las cifras básicas y montos de dichos textos. Ese porcentaje, la mitad, también era el buscado por el legislador argentino, según ya lo recordamos.

En el proyecto de "ley de aeronáutica civil" de 1958. de nuestro país, anticipaba en su artículo 147 un cálculo de indudable discontinuidad entre grado y grado de la escala y con distintas reducciones en las cifras básicas al de Roma de 1952, aunque allí también la nota decía que el criterio seguido coincidía con el de éste. (La reducción se hacía bajando de la unidad entonces cien mil pesos m/n. al 60, 40, 30 y 15%).

El código Paraguayo de 1957 en su artículo 124, se ajusta en todo al texto internacional que se cita como fuente.

Creíamos que podía tratarse de un error tipográfico el que encontrábamos en el Código de Aviación Civil proyectado en Managua en el año 1954, pero, por su gravitación, en Costa Rica y en el anteproyecto boliviano, tenemos que concluir, que es de otra naturaleza. En aquel proyecto, según el artículo 244 se da la situación, sin duda curiosísima, notablemente

contradictoria por no decir absurda, que una aeronave de 6.000 Kg. tenga como límite de responsabilidad 60.000 dólares y una de 6.001 Kg. de solo 40 000 dólares. La misma falla. garrafal, encontramos en el art. 270 de la ley general de aviación civil de Costa Rica de 1962 y en el proyecto boliviano, claro está que con sus monedas nacionales, colonos y respectivamente.

Otro estilo de cómputo encontramos en la ley mejicana de 1949, reforma del libro 4º de la de Vías y Comunicaciones. Allí no hay acumulación por kilo, sino cuatro cifras limitativas para aeronaves que pesan hasta 5.000, 20.000, 40 000 y más de 40.000 Kg.

Lo contradictorio de estas cifras es que para las del primer grupo y tomando como base el mayor kilaje, el promedio es de 12 mejicanos por Kg., para el segundo 7,5 para el tercero 7,5 para el cuarto, comienza por ser de casi 15.

La ley española de 1960 tiene un orden decreciente que no es igual al de Roma 1952. La "unidad" es 600 pesetas y las reducciones van convirtiendo la cifra básica en solo 80, 52, 31 y 20%. Tampoco allí se respeta en todos los casos el paso de grado a grado dentro de la escala, iniciando el nuevo con el mayor monto del inmediato anterior, pero al menos se nota que las diferencias pequeñas han sido establecidas para redondear cifras. El principio que defendemos se respeta en el segundo y tercer grado de la escala más no en el cuarto pues debiendo ser 7.396 000 se dice 7.400.000 ni el que el quinto y último, en el que 12.980.000 pesetas pasan a ser 13.000.000.