

Revista

de

Ciencias Económicas

PUBLICACION MENSUAL DEL

“Centro Estudiantes de Ciencias Económicas”, “Colegio de
doctores en Ciencias Económicas y Contadores Públicos
Nacionales”

Director:

JOSÉ H. PORTO

Sub-Director:

MIGUEL PESCUA

Administrador:

Bernardo J. Matta

Secretario de Redacción:

Enrique A. Siewers

Sub-Administrador:

Arturo Giannattasio

Redactores:

Félix Genta - Emilio B. Bottini - Raúl Prebisch - Manuel
Clauso - Egidio Trevisán - Domingo Pochelú - Jacobo
Wainer - Dr. Mauricio Graffier - Dr. Italo Luis Grassi -
Pablo Bertagni - Luis De Francesco - Juan Viviani.

Año VIII

Setiembre de 1920

N.º 87

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN
CHARCAS 1835
BUENOS AIRES

Notas y Comentarios

Contabilidad del Estado
por
Gualterio Pessagno

En un volumen de 440 páginas el contador señor Gualterio Pessagno hace un detenido examen de este tema, tan poco estudiado en nuestro país, refiriéndose en aquél no tan sólo a la forma de contabilidad adoptada por el Gobierno Nacional, a la organización de la Contaduría General, a la Ley N.º 428 que rige la materia, etc., si no también historiando los sistemas de contabilidad adoptados por los distintos estados desde la antigüedad hasta nuestros días y detallando los usados hoy en Inglaterra, Alemania, Francia, España, Italia y Austria Hungría.

Por otra parte en distintos puntos del interesante estudio, hace resaltar el autor, ciertos defectos de que adolece nuestra Ley de Contabilidad y la disposición de nuestra Ley de Presupuesto, que sería de desear se tuvieran en cuenta, para que cuando aquéllas se reformaran, lo fueran en el sentido que el señor Pessagno indica.

J. W.

“El Instituto Nacional de los Seguros”

Hemos recibido el número 53-54 de la importante revista *Gazzeta delle Assicurazioni* que trae un abundante material de lectura sumamente interesante en divulgaciones de la ciencia de los seguros cuyo brillante porvenir, hoy en plena era de organización y previsión social, es indiscutible.

Creemos de interés, traducir, por las mismas razones que más abajo se expresan, el siguiente artículo: “El Instituto Nacional de los Seguros.”

Ocurre frecuentemente que también personas entendidas se consideran extrañas a todo el mecanismo del seguro sobre la vida, tanto de sostener que se requieren pagos y obligaciones gravosas para cumplir el más simple acto de previsión. En vez, quien solamente se hiciera explicar las tarifas del Instituto Nacional de los Seguros encontraría una clave de lo más fácil para comprender los conceptos en forma que resulten accesibles al más profano. ¿Ejemplos? Se pueden dar a decenas.

Un hombre de 30 años que quiere asegurar en caso de muerte liras 100.000 a su familia, debe pagar un premio único, por una sola vez de liras 36.600. Si quisiera pagar por sólo 25 años un premio anual, éste será sólo de liras 2.475. Si quisiera pagar un premio anual durante toda la duración de su vida deberá pagar únicamente 1.985 liras anuales. En cada uno de estos tres casos al tiempo de su muerte, en cualquier momento que ella suceda, sus beneficiarios cobrarán del Instituto Nacional de Seguros la suma de liras 100.000, aun si el ase-

gurado hubiera pagado uno solo de los premios anuales antes recordados.

E. B. B.

Revista de Seguros Hemos recibido el número correspondiente al mes de agosto de la revista que encabeza estas líneas.

Entre los interesantes artículos que contiene entresacamos el titulado "Las grandes leyes sociales" que sin mayores comentarios pasamos a enunciar. Se refiere dicho artículo a un proyecto del diputado nacional doctor Cafferatta sobre "Pensiones para la vejez y seguros contra la invalidez y la enfermedad".

Por este proyecto se crea una caja para los objetos que el mismo se propone. A continuación se dispone (artículo 2º): "La acción de la caja se extenderá a todos los habitantes de la República de ambos sexos, que podrán suscribirse a participar de sus beneficios a partir de los dieciocho años, siendo obligatoria la inscripción para todos los obreros que trabajen por cuenta de un patrón, en el comercio y en la industria o por cuenta del estado".

Contribuyen a formar la caja (art. 4º) 1.º, los inscriptos; 2.º los patrones; 3.º el Estado.

En los artículos siguientes se hace una minuciosa reglamentación de la manera de contribuir de cada uno de los mencionados factores sociales y de los derechos y deberes resultantes de esa participación.

No podrán gozar de pensión, (art. 23): 1º Los empleados u obreros que tuviesen una pensión superior a dos pesos diarios de cualquier institución pública o privada. 2º Los que tuviesen una renta visible de más de tres pesos diarios. 3º Los encarcelados durante el tiempo que dure su condena. 4º Los que están en el extranjero, durante los meses de su ausencia. 5º Los prouvariados en la policía por ladrones o vagos.

Art. 31: El parto está en un todo equiparado a la enfermedad en los treinta días anteriores y subsiguientes al mismo.

Art. 33: Las pensiones de vejez nunca empezarán a pagarse a las mujeres antes de los cincuenta años y a los varones antes de los cincuenta y cinco años de edad.

Art. 36: Las pensiones y seguros de esta ley son intransferibles e inembargables.

Art. 37: La inscripción en la caja es personal y no puede ser transferida ni heredada.

Art. 44: La nación garantiza todas las operaciones de la caja.

Concluimos, que dada la importancia indiscutible del proyecto y el interés que debe despertar en los estudiantes de la casa, temas de tanta actualidad en virtud de inspirarse en altos principios de justicia social, norte y fin de la índole de nuestros estudios, recomendamos su lectura íntegra.

—También hemos recibido el Nº 36 de esta misma revista correspondiente al mes de septiembre conteniendo un importante material de lectura. Nos llamó la atención un artículo titulado "Interesante proyecto que tiende a la modificación de las reglas jurídicas sobre las averías gruesas" y por la utilidad que pudiera reportar a los estudiantes transcribimos *in totum*:

“La liga de defensa comercial tiene a estudio un proyecto del doctor Horacio Beccar Varela, que significa una importante contribución al estudio del mejoramiento de la situación de los cargadores, pues tiende a suprimir o revisar todas aquellas reglas jurídicas que se refieren a las averías comunes y que pesan hoy injustamente sobre aquellos. La iniciativa del doctor Beccar Varela converge hacia uno de los aspectos fundamentales del Derecho Marítimo, pues afecta nada menos que a la unanimidad con que todas las legislaciones vienen caracterizando la institución jurídica denominada “Avería gruesa” o “común”. En el sentido que se trata de un riesgo especial, que por lo mismo debe ser soportado por ambas partes: *transportador y dueño de la carga*.

La teoría de las averías gruesas es de viejísima data; se la considera entre las más antiguas reglas jurídicas. Los jurisprudencistas de todos los tiempos han coincidido en su definición, al expresar que tan pronto como se cierne un peligro en el buque durante la navegación que exige un sacrificio material, este sacrificio inevitable tiene que ser compartido entre el propietario de la nave y el de las mercancías.

Según la mayoría de los tratadistas de derecho marítimo como al principio jurídico de la avería gruesa no es otra cosa que la ejecución de un principio de equidad, si nembrago, esos mismos tratadistas sin meterse decididamente a preconizar un cambio en la legislación no dejan de reconocer que si no todos acaso algunos de los preceptos legales sobre las averías comunes han envejecido. Hasta admiten que algunas de esas averías ocurren raras veces, como el caso de los piratas y el de las indemnizaciones a los tripulantes aprisionados o detenidos.

Lo cierto es que el proyecto en cuestión significa una valiente arremetida contra creaciones jurídicas vetustas, que no armonizan con el grado de adelanto que ha alcanzado la navegación. Se registra en la actualidad tal aumento en las seguridades de los viajes, que no hay razón para obligar a los cargadores a que participen en determinados gastos que implican hoy las averías comunes.

Sin incurrir en injusticias, se puede pretender que los propietarios de buques se hagan cargo, ellos solos, de los riesgos a que pueden estar sometidos sus buques, más o menos como los propietarios de ferrocarril (sociedades anónimas o particulares) deben afrontar los de su industria; y a este respecto recordaremos la jurisprudencia últimamente revisada por nuestra cámara en lo comercial, en un reciente caso de incendio durante un transporte ferrocarrilero. Rippert dice muy exactamente que el comercio marítimo sufre un poco las consecuencias de la mediocridad de las reglamentaciones legales, y la prueba está en el gran número de litigios que originan las averías gruesas. Esas deficiencias han dado origen a las famosas reglas de York y Amberes convenidas entre las partes en virtud del principio de la libertad contractual.

Pero es lo cierto que nada se ha hecho a fin de modificar substancialmente semejante estado de cosas.

Damos pues la bienvenida a la iniciativa del doctor Beccar Varela.