

Poder Judicial de la Nación

PAGANO ROBERTO EDUARDO C/ AUSTRAL LINEAS AEREAS Y OTROS S/ ORDINARIO. Expte. N° 118613/2001.

En Buenos Aires, a los 12 días del mes de febrero de dos mil diecinueve, se reúnen los Señores Jueces de Cámara en la Sala de Acuerdos, con asistencia del Sr. Prosecretario Letrado de Cámara, para entender en los autos caratulados “**PAGANO ROBERTO EDUARDO C/ AUSTRAL LINEAS AEREAS Y OTROS S/ ORDINARIO**” (*Registro de Cámara n° 118613/2011*), originarios del Juzgado del Fuero Nro. 15, Secretaría Nro. 29, en los cuales, como consecuencia del sorteo practicado de acuerdo con lo establecido en el art. 268 C.P.C.C.N., resultó que debía votar en primer lugar la Vocalía N° 1, luego la N° 3 y seguidamente la N° 2. Dado que por renuncia de la *Doctora Isabel Míguez* la Vocalía N° 1 se halla actualmente vacante, la causa pasó para emitir primer voto a la *Doctora María Elsa Uzal* (vocalía N° 3) y luego, en segundo término, al *Doctor Alfredo Arturo Kölliker Frers* (vocalía N° 2), razón por la cual solo estos dos últimos Magistrados intervienen en el presente Acuerdo (art. 109 del Reglamento para la Justicia Nacional).

En estas condiciones, estudiados los autos, se planteó la siguiente cuestión a resolver:

¿Es arreglada a derecho la sentencia apelada?

A la cuestión propuesta la Señora Juez de Cámara *Doctora María Elsa Uzal* dijo:

I.- Los antecedentes del caso. Fallo de la Corte Suprema.

1) Vienen los presentes autos a esta Sala “A”, a fin de que se dicte nuevo fallo con arreglo a lo decidido por la Corte Suprema de Justicia de la Nación (véanse fs. 2349/2351).

En sus considerandos, el Máximo Tribunal de la Nación dejó sentado que los agravios del apelante fueron objeto de adecuado tratamiento en el dictamen de la Señora Procuradora Fiscal Subrogante por ante la Corte Suprema de Justicia de la Nación, a cuyos fundamentos se remitió (véanse fs. 2178/2181).

2.a) En efecto, en ocasión de referirse a lo decidido por la Sala D del fuero, la Señora Procuradora Fiscal Subrogante señaló que en ese pronunciamiento se confirmó parcialmente la sentencia de primera instancia y, en consecuencia, se mantuvo la condena a la empresa “*Transporte 20 de Junio S.A.*” a resarcir los daños sufridos por el actor el 26.04.1999 al ser trasportado por un ómnibus de propiedad de esa empresa y a su aseguradora “*Protección Mutua de Seguros de Transportes Públicos de Pasajeros*” y, por otro lado, se modificó la resolución recurrida rechazando la demanda deducida contra “*Aerolíneas Argentinas S.A.*”, “*Austral S.A.*” y su aseguradora “*HSBC La Buenos Aires Compañía de Seguros S.A.*”, a la vez que se disminuyeron los montos de los resarcimientos fijados en concepto de “*lucro cesante por incapacidad parcial y*



Poder Judicial de la Nación

permanente” y *“daño moral”*. Se señaló también que, la Sala D rechazó la aclaratoria interpuesta por la parte actora, luego de considerar que la condena no contemplaba intereses, por entender que no era revisable tal cuestión al no haber sido materia de agravio por ante esa Alzada.

Señaló la Procuradora que también se sostuvo en ese decisorio, por mayoría que sólo existía responsabilidad aeronáutica por los daños sufridos por un pasajero, en los términos del art. 139 del Código Aeronáutico, cuando el accidente se producía a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarco o desembarco; entendiendo que, aún cuando las empresas aéreas hubieran actuado como facilitadoras o intermediarias del transporte terrestre, debía exonerarse de responsabilidad a las aerolíneas debido a que el accidente se ocasionó en el tramo terrestre. Manifestó también que la Sala tuvo en cuenta que la utilización del ómnibus siniestrado habría sido de carácter optativo para el pasajero y que *no obedeció a órdenes o instrucciones concretas del trasportista aéreo*; agregando que dicho Tribunal tuvo en consideración que *el actor había prestado su consentimiento para ser conducido por ese medio* y lo había elegido entre otras alternativas que preveía la reglamentación aeronáutica.

Enfatizó la Procuradora que, según la Sala D, lo celebrado en la especie *no fue un contrato de transporte único* debido a que la aerolínea *no se había comprometido previamente con el pasajero a proveer el transporte terrestre*, entendiendo que, por el contrario, *cada transporte conservó su individualidad* y que, por ello, se regían por sus reglas específicas.

En ese contexto, señaló que dicha Sala consideró que únicamente cabía responsabilizar a la empresa *“Transportes 20 de Junio S.A.”* en los términos del art. 184, Cód. Comercio y, consiguientemente, a su aseguradora, *“Protección Mutua de Seguros del Transporte Público de Pasajeros S.A.”*.

Finalmente, dicha Sala estimó que *resultaban excesivos* los montos fijados en concepto de *“lucro cesante por incapacidad parcial y permanente”* y *“daño moral”*, disminuyéndolos a \$ 450.000 y a \$ 50.000, respectivamente, y desestimó el cálculo de intereses por las razones vertidas *supra*.

2.b) La Señora Procuradora apuntó que contra dicha sentencia el actor dedujo recursos extraordinarios en fs. 2046/66 y 2097/2108, cuya denegación parcial (fs. 2150/1) dio lugar al recurso de queja que fuera materia de estudio.

El recurrente sostuvo en su planteo: **i)** que la sentencia de la Cámara había incurrido en arbitrariedad, en primer lugar, al exonerar de responsabilidad a *“Aerolíneas Argentinas”*, *“Austral”* y a su aseguradora tras omitir considerar hechos relevantes de la causa, al no haber tenido en cuenta que su parte y *“Austral”* nunca pactaron un transporte en parte terrestre y en parte aéreo, sino solo aéreo (tramo Buenos Aires - San Luis) y que habían sido las aerolíneas quienes decidieron cumplir su



Poder Judicial de la Nación

obligación en parte por transporte terrestre, añadiendo que *las empresas aéreas no actuaron como meras facilitadoras, sino que contrataron el viaje chárter para cumplir con su obligación de transportarlo sano y salvo a la ciudad de San Luis; ii)* que esa decisión fue impuesta a los pasajeros sin consultarlos, lo que constituyó un abuso de posición dominante y cercenó su facultad de elegir libremente, añadiendo que *las empresas nunca informaron a los pasajeros sobre las alternativas que tenían, ni al iniciarse el vuelo, ni al aterrizar en la ciudad de San Juan; iii)* que la Sala D tuvo por probado el consentimiento del actor sin ninguna prueba, cuando la resolución 1532/98 del Ministerio de Economía exigía que la elección de los pasajeros fuera voluntaria y expresa; *iv)* que el contrato entre la aerolínea y una empresa terrestre se trataba de un caso de transporte coligado, el cual no estaba tipificado en el Código Aeronáutico, por lo que debía regirse por los principios generales del derecho aeronáutico, los usos y costumbres de la actividad aérea y por las leyes análogas o los principios generales del derecho común (art. 2 del Cód. Aeronáutico); *v)* que la sentencia apelada desconocía el reconocimiento de responsabilidad expresado por las aerolíneas al sufragar gastos médicos derivados del accidente durante el año 1999; *vi)* que, en cuanto a la disminución del monto de la indemnización, la Cámara, sin fundamentos y haciendo referencia a lo reclamado en la demanda, fijó un monto mínimo en concepto de “daño moral” y disminuyó notablemente el resarcimiento por “incapacidad sobreviniente”, aún pese a que, según los peritajes médicos, los daños sufridos por su persona permanecen y se agravarán en el futuro y -finalmente-, *vii)* que resultaba arbitrario el rechazo de la aclaratoria interpuesta y la consecuente falta de fijación de intereses, afirmando que se ha incurrido en un exceso de rigor formal y destruido la integridad de la indemnización protegida constitucionalmente (art. 17 de la Constitución Nacional).

2.c) Llegado a ese punto, la Señora Procuradora Fiscal por ante la Corte Suprema de Justicia de la Nación consideró que los recursos extraordinarios interpuestos contra la sentencia definitiva de la causa y su aclaratoria habían sido mal denegados y que, consiguientemente, *cabía hacer lugar a las quejas planteadas* por el actor, con los siguientes alcances:

i) Si bien las cuestiones de hecho y de derecho común eran ajenas a la vía del art. 14 de la ley 48, la Corte ha resuelto en numerosos precedentes que, ante las particularidades que presentaban determinados casos, *el análisis de aspectos como los señalados permitía la excepción posible a dicha regla sobre la base de la doctrina de la arbitrariedad de sentencias.*

ii) La decisión recurrida no constituía una derivación razonada de las normas que regulaban la responsabilidad de los accidentes de transporte y omitía considerar constancias de la causa referidas a la falta de consentimiento de los pasajeros, a la intervención de las aerolíneas en la concreción del contrato de



Poder Judicial de la Nación

transporte terrestre para cumplir con su obligación de transportar a los pasajeros sanos a la ciudad de San Luis y al no integrar la condena con intereses.

iii) Por el contrario, los agravios vinculados con el monto indemnizatorio constituían cuestiones de hecho y prueba, ajenas a esta instancia extraordinaria, y los argumentos de la apelante solo exhibían una mera discrepancia con los fundamentos dados por los jueces de la causa; aclarando -en tal sentido- que el fallo atacado, más allá de su acierto o error, se sustentaba en argumentos suficientes que excluían cualquier planteo de arbitrariedad.

iv) Una vez descartada la aplicación del art. 139 del Cód. Aeronáutico, la Cámara debió analizar la responsabilidad de las aerolíneas de acuerdo con las restantes normas del ordenamiento jurídico en tanto incumplieron con su obligación de llevar sano y salvo al pasajero al destino pactado.

v) Dado que el accidente que padeció el accionante ocurrió cuando viajaba en el transporte terrestre contratado por la aerolínea a fin de cumplir con la obligación de llevar al pasajero al destino pactado, cabía tener en cuenta las normas que regulaban ese medio de transporte. Luego de transcribir el art. 184 del Cód. de Comercio, manifestó que si bien dicha norma solo mencionaba el transporte de ferrocarril, la Corte ha aceptado que ésta regulaba la responsabilidad del transportista frente al pasajero por los daños que este último sufriese durante el transporte oneroso, cualquiera fuese el medio de transporte utilizado.

vi) En las presentes actuaciones, cuando el vuelo originariamente contratado por el actor con la empresa “Austral” AU-2916 con destino a San Luis fue cancelado por razones meteorológicas, la empresa comunicó a los pasajeros esta circunstancia e informó que habían sido derivados al vuelo AU-2926 con destino final a la ciudad de San Juan, que contaba con escala intermedia a la ciudad de San Luis. Argumentó la Señora Procuradora que la Sala D omitió considerar que el informe brindado por la Fuerza Aérea Argentina indicaba que el Aeródromo de San Luis permaneció inoperable debido a las condiciones meteorológicas desde el 25.04.1999 a las 7 hs. hasta el día siguiente a las 12 hs., de lo que se desprendería que, al momento en que el actor abordó el avión (19:30 hs. aproximadamente), el destino en escala se encontraba inoperable hacía más de 12 hs., por lo que dicha Sala debió tener en cuenta que el modo en que los pasajeros concluyeron su viaje hacia la ciudad de San Luis no fue ajeno al actuar de las aerolíneas.

vii) Se dijo también que la sentencia lucía arbitraria en cuanto fundó la independencia entre el tramo terrestre y el tramo aéreo -y cuando, en definitiva, se sostuvo la falta de responsabilidad de las líneas aéreas- ante un supuesto consentimiento prestado por el actor para culminar su viaje con “Transporte 20 de Junio S.A.”, dado que -por el contrario- el tramo terrestre fue elegido, contratado y pagado por la empresa



Poder Judicial de la Nación

aérea, sin intervención del accionante y sin su consentimiento expreso y voluntario -en los términos de la resolución 1532/98 del Ministerio de Economía- para llegar a San Luis por otro medio de transporte. Arguyó la Procuradora que, en tales circunstancias, no cabía concluir que el actor haya elegido de manera libre e informada a “*Transporte 20 de Junio S.A.*” entre diversas alternativas para culminar su viaje. Sostuvo que la sentencia no tuvo en cuenta que el pretensor depositó su confianza en relación con la organización de su seguridad, en las aerolíneas -y no, en la empresa que efectivamente ejecutó el tramo terrestre-.

viii) Se sostuvo que la Cámara omitió considerar el comportamiento de las aerolíneas tras el accidente de tránsito, quienes asumieron el pago de ciertos gastos generados por los daños sufridos por el actor.

En ese marco, la Señora Procuradora destacó que las cuestiones expuestas habían sido arbitrariamente omitidas por la Cámara al momento de juzgar la *responsabilidad de las aerolíneas*, limitándose a analizar el derecho aeronáutico, sin considerar la responsabilidad consagrada en el Código de Comercio aplicable a las constancias comprobadas de la causa.

Por último, se entendió que debían prosperar los agravios traídos con relación a la falta de fijación de *intereses*, pues la decisión aquí impugnada se apartó con rigor formal de las constancias de la causa cuando se concluyó en que, si bien el actor había petitionado intereses en la demanda, la sentencia de primera instancia habría guardado silencio al respecto y el accionante había consentido dicha omisión.

Se destacó que se debió ponderar que el monto total fijado a valores presentes por la sentencia de primera instancia -*\$ 2.500.000* por “*lucro cesante por incapacidad parcial y permanente*”, y *\$ 500.000* en concepto de “*daño moral*”- pudo ser considerado por el apelante como reparación integral suficiente, pero que esa circunstancia se vio alterada por el fallo de la Cámara, que disminuyó el resarcimiento, a lo que se adiciona, que tampoco se valoró que el accionante mantuvo su reclamo de intereses al contestar agravios.

Se concluyó en que la decisión apelada desatendía el derecho del actor a tener una reparación integral del daño (arts. 17 y 19, Constitución Nacional) y debía ser dejada sin efecto por arbitrariedad.

La Corte Suprema hizo suyos estos fundamentos. De ahí, que se hiciese lugar a la queja y se declarasen procedentes los recursos extraordinarios con el alcance expuesto y se mandase a dictar una nueva sentencia conforme a derecho.

II.- Los hechos de la litis y lo decidido en la primera instancia y en la Alzada.

1) *Roberto Eduardo Pagano* -por derecho propio- promovió demanda por daños y perjuicios contra “*Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A.*”, “*Aerolíneas*



Poder Judicial de la Nación

Argentinas S.A.” y “Buenos Aires S.A. Compañía Argentina de Seguros”, reclamando el cobro de la suma de pesos cuatrocientos siete mil novecientos cuarenta y uno con dos centavos (\$ 407.941,02) -o lo que en más o en menos resultase de la prueba a producirse en la causa-, con más sus respectivos intereses y costas. Luego, a fs. 297 y vta., “Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A.” solicitó la citación de la transportista terrestre “Transporte 20 de Junio S.A.” y de su aseguradora “Protección Mutua de Seguros del Transporte Público de Pasajeros”.

El actor señaló -en lo que aquí interesa- en que, juntamente con su cónyuge, celebró un contrato de transporte aéreo, mediante el cual “Austral”, en aquel momento de propiedad de la sociedad denominada “Cielos del Sur S.A.” y fusionada por absorción en cabeza de “Aerolíneas Argentinas S.A.”, debía trasladarlo desde la ciudad de Buenos Aires -Aeropuerto Jorge Newbery- a la Ciudad de San Luis en el vuelo Austral 2916 que debía partir a las 17.25 hs. del día 25.04.1999. Explicó que en el Aeroparque de la Ciudad de Buenos Aires se le informó que, debido a condiciones meteorológicas adversas, el Aeropuerto de la Ciudad de San Luis se encontraba inoperable, motivo por el cual su vuelo había sido cancelado y reasignado al vuelo que la misma línea aérea tenía programado el mismo día a las 19 hs., con destino final a la Ciudad de San Juan, el que efectuaría una escala intermedia en la Ciudad de San Luis.

Aseveró el actor que el traslado se realizó en una aeronave de propiedad de “Aerolíneas Argentinas S.A.” y que, por las mencionadas inclemencias meteorológicas, la aeronave no pudo descender en el aeropuerto de la Ciudad de San Luis, sino que debió aterrizar en la Ciudad de San Juan, desde donde debieron continuar el trayecto hacia de Ciudad de San Luis en un ómnibus de la empresa “Transportes 20 de Junio S.A.” que fuera contratado por cuenta y orden de “Austral Líneas Aéreas” y sin costo alguno para su parte.

Indicó que mientras era trasladado, junto a su cónyuge, en el mencionado transporte terrestre desde el aeropuerto de la ciudad de San Juan hacia el aeropuerto de la ciudad de San Luis, a unos 170 km. del primero, en medio del desierto, en la zona del límite territorial entre ambas provincias conocida como “Las Trancas” y en horas de la madrugada del 26.04.1999, se produjo un gravísimo accidente, en el que el ómnibus, luego de tomar una curva abierta a gran velocidad, se desvió hacia la banquina, dando dos vuelcos sobre sí mismo y, en el segundo de ellos, el actor salió despedido, siniestro -éste- que le provocó numerosas lesiones. Añadió que varios gastos médicos fueron abonados, en un principio, tanto por “Austral” como por “Aerolíneas Argentinas” y su aseguradora; sin embargo, adujo que las nombradas se despreocuparon total y absolutamente de las nuevas operaciones, así como de los gastos médicos posteriores, de la medicación, de los honorarios médicos, etc., negándose a hacerse cargo de gasto alguno.



Poder Judicial de la Nación

Seguidamente, detalló las lesiones sufridas como consecuencia del accidente, cuales eran: a) traumatismo encéfalo craneano con pérdida del conocimiento; b) esguince de columna cervical; c) fractura con aplastamiento anterior y desplazamiento fragmentario del cuerpo de la vértebra dorsal 10 con lesiones de los discos superior e inferior de ésta; d) traumatismo contuso del globo ocular derecho con leve derrame sanguíneo de la cámara anterior y edema del polo posterior; e) fractura sin desplazamiento de la extremidad proximal del peroné izquierdo y fractura desplazada del tercio discal del peroné con diastasis tibio-peroné inferior y subluxación del astrágalo y; f) herida contusa de región fronto-parietal.

Citó de aplicación la norma del art. 184 del Código de Comercio. Refirió que se trató de una obligación de resultado, consistente en llevar sano y salvo al pasajero al lugar de destino, no habiéndose verificado ninguno de los eximentes de responsabilidad contemplados en la aludida disposición.

Por último, describió los rubros indemnizatorios reclamados, a saber: i) “daño emergente”, por el que pretendió la suma de \$ 22.112,23; ii) “lucro cesante por ganancias dejadas de percibir”, por el que requirió \$ 33.000; iii) “lucro cesante por incapacidad parcial y permanente”, ítem por el que solicitó \$ 352.828,79. O sea, que reclamó la suma de \$ 407.941,02, más una suma a fijar por el Tribunal en concepto de “daño moral”.

2) Corrido el pertinente traslado de ley, compareció primero al juicio la empresa “Austral Líneas Aéreas - “Cielos del Sur S.A.” (a fs. 294/308), quien contestó la demanda incoada, solicitando el rechazo de la pretensión, con costas a cargo del reclamante.

Fundó su defensa en que, al aterrizar en el aeropuerto de la Provincia de San Juan, personal de la compañía informó a los pasajeros con destino a la Ciudad de San Luis que podían optar por trasladarse por vía terrestre hacia esta última provincia, o bien podía abordar el vuelo que regresaba a la Ciudad de Buenos Aires, de conformidad con lo establecido en la resolución N° 1532 del Ministerio de economía y Obras y Servicios Públicos. Añadió que, como el actor, la mayoría optó por tomar el ómnibus que finalmente se accidentara.

Puso de resalto que su parte obró conforme a la legislación vigente, toda vez que al comprobarse que resultaría imposible aterrizar en la Ciudad de San Luis, se continuó conforme a lo programado al aeropuerto de la Ciudad de San Juan, en donde se les brindó a los pasajeros con destino a la Ciudad de San Luis, la posibilidad de regresar a la Ciudad de Buenos Aires, o bien de ser trasladados en ómnibus a su lugar de destino, razón por la cual su parte se hallaba eximida de responsabilidad.

Enfatizó que el accidente no podía serle atribuido a su parte, toda vez que la responsabilidad de la compañía aérea finalizó, cuando los pasajeros aceptaron



Poder Judicial de la Nación

continuar su viaje por otros medios, en el caso, en un ómnibus de la empresa “Transporte 20 de junio S.A.”.

Manifestó que, no obstante carecer de responsabilidad en el accidente, ofreció a los pasajeros lesionados apoyo médico y económico, lo que demostraba la buena fe de la empresa.

Subsidiariamente, postuló la inaplicabilidad al *sub-lite* de las normas del derecho común, por considerar que debía ser reglada por el Código Aeronáutico solicitando la aplicación del límite de responsabilidad previsto en el art. 144 del referido ordenamiento legal.

Solicitó -en lo que aquí interesa- la citación en garantía de su aseguradora “La Buenos Aires Compañía Argentina de Seguros”.

3) A su turno, compareció también al juicio contestando la acción incoada, la codemandada “Aerolíneas Argentinas S.A.” (véanse fs. 323/326), solicitando el rechazo íntegro de la demanda, con costas a la contraria.

Luego de negar la fusión por absorción invocada por el accionante, señaló que el hecho de que el ticket de vuelo de Pagano fuera emitido en un formulario de “Aerolíneas Argentinas S.A.” solo importó que su parte actuó como agente de ventas de “Austral”; agregando que no asumió, en modo alguno, responsabilidad respecto del transporte aéreo.

Destacó, a ese respecto, que el vuelo en el que viajaba Pagano era de “Austral”, habiendo sido individualizado como AU 2916, por lo que el explotador, usufructuario y operador era “Austral” y no “Aerolíneas Argentinas”.

Finalizó afirmando que no existía elemento alguno que indicase que su parte fue la transportista o que tuvo vínculo contractual alguno con el actor para su traslado, por lo que debía rechazar la demanda, con costas.

4) Los presentes actuados fueron remitidos al tribunal de origen en virtud del fuero de atracción ejercido por la codemandada “Aerolíneas Argentinas S.A.” (véanse fs. 385/386).

5) A su vez, a fs. 459/461 vta., se presentó “HSBC La Buenos Aires Seguros S.A.” y contestó demanda, adhiriendo en todas sus partes a la contestación de demanda efectuada por su asegurada “Austral”.

6) A fs. 485/495 se presentó y contestó la citación en garantía “Protección Mutua de Seguros del Transporte Público de Pasajeros”, desconociendo los extremos basales del litigio, así como la supuesta responsabilidad que se le imputaba a su aseguradora, alegando que ninguna vinculación lo unía con el actor. Postuló que la única responsable por el ilícito era la línea aérea que tenía el deber de finalizar el viaje que había sido contratado por los pasajeros.

7) De su lado, a fs. 549/551 se presentó “Transportes 20 de Junio S.A.” y



Poder Judicial de la Nación

adhirió en todas sus partes a la contestación de la citación en garantía efectuada por su aseguradora “Protección Mutual de Seguros del Transporte Público de Pasajeros”.

8) La sentencia de primera instancia (fs. 1842/1862) hizo lugar a la demanda promovida por el actor, por suma de \$ 3.054.137,25, en concepto de daños y perjuicios, discriminados del siguiente modo: \$ 21.137,25 por “daño emergente”; \$ 33.000, por “lucro cesante - ganancias dejadas de percibir”; \$ 2.500.000 por “lucro cesante - incapacidad parcial y permanente” y \$ 500.000 por “daño moral”; fijando la suma total de \$ 3.054.137,25, a valores actualizados a la fecha de la sentencia. Declaró verificado en el concurso de “Aerolíneas Argentinas S.A.”, un crédito por dicho monto con carácter quirografario y condenó a “Austral Líneas Aéreas S.A.” a abonar igual importe y a “La Buenos Aires Compañía Argentina de Seguros S.A.” de acuerdo a los límites de la póliza, en los términos del art. 118 de la ley 17.418. Por último, resolvió que la condena también alcanzaba a “Transporte 20 de junio” y a “Protección Mutua del Transporte del Pasajero”, quienes debían abonar igual suma.

Para así decidir, el Señor Juez de primera instancia valoró que, con relación a “Austral Líneas Aéreas S.A.”, no resultaba aplicable la resolución N° 1532/98, art. 12, inc. a) del Ministerio de Economía, en tanto la posibilidad prevista en ese precepto estaba condicionada a un hecho involuntario que impidiese a la aerolínea el cumplimiento exacto de sus obligaciones contractuales, lo que no ocurrió en el caso, toda vez que la Fuerza Aérea Argentina informó que el Aeródromo de San Luis permaneció inoperable debido a condiciones meteorológicas desde el 25.04.1999 a las 7.00 hs. hasta el 26.04.1999 a las 12.00 (véase informe de fs. 811), concluyendo en que a la hora que partió el vuelo del actor (19.30 hs.) hacía más de doce (12) horas que se encontraba inoperable el destino de escala. Frente a tal circunstancia, el Magistrado *a quo* consideró que no quedó demostrado en la causa que la aerolínea hubiera puesto la debida diligencia para observar el estricto cumplimiento de sus compromisos, respetando -de ese modo- los derechos de los pasajeros. En ese marco, juzgó aplicable al *sub-lite* la normativa establecida para el transporte de pasajeros contenida en el art. 184 del Código de Comercio, lo que implicaba reconocer el pleno resarcimiento del daño. Argumentó así que la modalidad utilizada por la línea aérea importó la existencia de un contrato coligado que implicó un supuesto de transporte sucesivo (en parte por aeronave, en parte por cualquier otro medio), por lo que no resultaban aplicables para juzgar el accidente de marras las disposiciones del Código Aeronáutico, atento lo dispuesto en el art. 152 que expresamente determina que dicha normativa sólo rige para el tramo aéreo. Señaló que, habiendo el transportador elegido el modo para cumplir su prestación y liberarse así de la obligación a su cargo, no correspondía aplicar en la especie el límite de responsabilidad previsto en el art. 144 del Código Aeronáutico. Concluyó en que, en tales condiciones, no cabía sostener que la compañía aérea hubiese puesto la debida



Poder Judicial de la Nación

diligencia para observar el estricto cumplimiento de sus compromisos y respetar de esa manera los derechos de los pasajeros.

Arguyó el sentenciante de primera instancia, en cuanto a la situación de “Aerolíneas Argentinas S.A.” que la protección de la apariencia era un principio jurídico y que, como tal, podía ser extendido fuera de los casos legalmente previstos, para lo cual era necesario una situación de hecho que por su notoriedad, sea objetivamente idónea para llevar a engaño a los terceros acerca del estado real de aquélla y que el tercero no hubiese podido conocer la verdadera situación empleando una diligencia media. Con tales parámetros, el Magistrado *a quo* juzgó que no le asistía razón en su planteo. Manifestó que la prueba documental aportada en fs. 316/322 -copia del Contrato de Agente General de Ventas suscripto con “Austral”- devenía insuficiente a los fines de acreditar su defensa; agregando que la -en ese entonces- concursada no sólo adjuntó una copia simple del mentado contrato, sino que -además- dicha pieza carecía de fecha de emisión, lo cual impedía determinar su alegada vigencia. Señaló que, por el contrario, podía advertirse que tanto el pasaje copiado en fs. 1, el comprobante de caja de egreso copiado en fs. 7, como los sellos de recepción obrantes en las notas de fs. 21, 25, 27 y 33 (instrumentos reconocidos en la audiencia de absolución de posiciones en fs. 684), se encontraban membretados únicamente con la leyenda de “Aerolíneas Argentinas S.A.”, así como la tarjeta copiada en fs. 9 se identificaba al Sr. *Ángel J. Benítez* como el Jefe administrativo de las empresas “Aerolíneas Argentinas S.A.” y “Austral”. Enunció que a ello se sumaba que, conforme fue informado por la Gobernación de la Provincia de San Juan en fs. 1073/6 el vuelo utilizado para trasladar a *Pagano* de San Juan a San Luis fue contratado por “Aerolíneas Argentinas S.A.”. Continuó afirmando que aún cuando del pasaje del accionante (en fs. 1) emergía que se habría contratado el vuelo 2916 de la empresa “Austral”, las restantes circunstancias reflejaban una ambigüedad que no permitía distinguir claramente el estado de relación existente entre las mencionadas compañías aéreas y menos aún, si entre éstas existía la vinculación contractual de agente de ventas alegada por la concursada en su responde; ambigüedad o confusión que no fue en modo alguno disipada por la codemandada, quien en mejores condiciones se hallaba de hacerlo, desde que fue declarada negligente en la totalidad de las pruebas ofrecidas al contestar demanda. Entendió el sentenciante que la deudora observó una conducta omisiva que en nada contribuyó a la clarificación del proceso y que no cabía interpretar en su beneficio. Aseveró que, en tanto la codemandada “Austral” admitió el vínculo contractual invocado por el actor, no mediaban razones suficientes para sostener que la concursada resultase ajena a la pretensión de este último. Concluyó en que, por tales razones, la concursada también debía responder por los daños y perjuicios sufridos por el actor, máxime cuando ello resultaba validado por la conformidad prestada por la sindicatura de la concursada.



Poder Judicial de la Nación

Finalmente, con respecto a la situación de “Transporte 20 de junio S.A.” y de “Protección Mutual del Transporte Público de Pasajeros”, el Juez de primera instancia tuvo en cuenta la titularidad dominial del micro involucrado en el accidente y la sentencia definitiva dictada en sede penal referente a la responsabilidad del chofer. Sostuvo -en ese marco- que estaba acreditada la responsabilidad del guardián de la cosa -el chofer- y que era evidente que la situación en análisis no logró fracturar el nexo de causalidad que el art. 1113 del Código Civil presumía contra el propietario de la cosa riesgosa.

En consecuencia, el sentenciante de primera instancia condenó a “Aerolíneas Argentinas S.A.”, a “Austral Líneas Aéreas S.A.”, a “HSBC - La Buenos Aires Seguros S.A.” -en la medida del seguro contratado-, a “Transporte 20 de Junio S.A.” y a “Protección Mutual de Seguros del Transporte Público de Pasajeros”

9) Contra el pronunciamiento de primera instancia se alzaron -en lo que aquí interesa- “Aerolíneas Argentinas S.A.”, “Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A.” y “HSBC La Buenos Aires Seguros S.A.”, conforme pieza que luce agregada a fs. 1872, cuyo recurso fue fundado a fs. 1904/1921, el que fue contestado por el actor a fs. 1937/1954 vta.

“Aerolíneas Argentinas S.A.”, “Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A.” y “HSBC La Buenos Aires Seguros S.A.” se agraviaron de que el sentenciante no hubiese contemplado que la compañía aérea actuó, en todo momento, dentro de lo regulado por el Código Aeronáutico y por la Resolución N° 1532/98. Se quejaron que que el *a quo* hubiese incurrido en un error al sostener que por el hecho de que el viaje había terminado por tierra y no por avión era aplicable la normativa prevista para el transporte de pasajeros (art. 184 del Código de Comercio). Alegaron que el transporte aéreo efectuado por “Austral” no se extinguió al derivar a los pasajeros para que continuaran su viaje en micro, puesto que seguían bajo la órbita de la línea aérea y en cumplimiento de un contrato único previamente convenido. Requirieron -entonces- que se resolviese el *sub-lite* bajo la órbita normativa que rige el transporte aéreo y se aplicase el límite de 1000 argentinos oro establecido por el art. 144 del Código Aeronáutico. Arguyeron que, contrariamente a lo decidido en la sentencia de primera instancia, no existió un contrato coligado y, menos aún, un contrato combinado de acuerdo a lo previsto en el art. 152 del mencionado ordenamiento legal, como así tampoco un supuesto de contrato sucesivo. Destacaron que el anterior sentenciante incurrió en un error al sostener que la copia del contrato suscripto por “Aerolíneas Argentinas S.A.” y “Austral” era insuficiente para acreditar que la primera actuaba como agente de ventas de la segunda, por carecer tal instrumento de fecha de emisión, lo que imposibilitaba de ese modo acreditar su vigencia. De su lado, afirmaron que el hecho de que el pasaje, el comprobante de caja, los sellos de recepción y demás documentación tuviesen el nombre



Poder Judicial de la Nación

de “Aerolíneas Argentinas S.A.” no sustentaban las conclusiones del magistrado, ni probaban, por ende, que dicha aerolínea hubiese sido transportadora de *Pagano*, toda vez que no existió relación comercial alguna entre este último y aquella aerolínea. Cuestionaron que el Magistrado *a quo* hubiese seguido la pericia médica al fijar el resarcimiento por incapacidad parcial y permanente, toda vez que si bien dicha pericia calificaba la incapacidad, lo hacía en forma genérica y abstracta, ya que eran los jueces quienes debían fijar el modo y la intensidad con que la incapacidad trascendía en la existencia productiva y total del damnificado. Controvirtieron -asimismo- los porcentajes fijados.

10) Vistos los agravios planteados por las líneas aéreas y la aseguradora, la sentencia dictada por la Sala D del fuero, con fecha 25.10.2010, en su voto mayoritario, decidió -en lo pertinente-: a) confirmar la sentencia de primera instancia en cuanto condenó a “Transporte 20 de Junio S.A.” y su aseguradora “Protección Mutual de Seguros del Transporte Público de Pasajeros”, con el alcance del art. 118, tercera parte, de la ley 17.418; b) declarar que la franquicia resultante de la póliza N° 101.350 extendida por la citada aseguradora, era inoponible al actor; c) modificar la decisión recurrida en cuanto a los montos de los resarcimientos debidos por “*incapacidad sobreviniente*” y “*daño moral*”, los que quedaron disminuidos a las sumas de \$ 450.000 y \$ 50.000, respectivamente; d) revocar el fallo de primera instancia absolviendo de la demanda a “Aerolíneas Argentinas S.A.”, “Austral S.A.” y “HSBC La Buenos Aires Cía. de Seguros S.A.”.

Se consideró que sólo existía responsabilidad aeronáutica en los términos del art. 139 del Código Aeronáutico por los daños sufridos por los pasajeros cuando el accidente se producía a bordo del aeronave o durante las operaciones de embarco o desembarco. Se argumentó que, aún cuando las líneas aéreas hubiesen actuado como facilitadoras o intermediarias del transporte terrestre, debía exonerarse de responsabilidad a éstas debido a que el accidente tuvo lugar en el tramo terrestre. En ese marco, dicho Tribunal consideró que el reclamante había prestado su consentimiento para ser conducido por vía terrestre, opción que había elegido entre otras alternativas previstas en la normativa aeronáutica. Se entendió que la utilización de la vía terrestre (ómnibus) fue de carácter optativo para el pasajero y no obedeció a instrucciones concretas del transportista aéreo. Consideró que no se trató de un contrato de transporte único, toda vez que la aerolínea no había asumido previamente la obligación con el pasajero de proveer el transporte terrestre. Entendió, por el contrario, que cada transporte conservó su individualidad y, por ello, se regía por sus reglas específicas. Postuló -por otro lado- que la compañía de transporte terrestre “Transporte 20 de Junio S.A.” resultaba responsable en los términos del art. 184 del Código de Comercio, manteniendo -en ese contexto- la condena a dicha parte así como a su aseguradora “Protección



Poder Judicial de la Nación

Mutual de Seguros del Transporte Público de Pasajeros S.A.”. Por último, estimó excesivos los montos indemnizatorios establecidos en concepto de “*lucro cesante por incapacidad parcial y permanente*” y de “*daño moral*” y los disminuyó en \$ 450.000 y \$ 50.000, respectivamente; recalcando la incapacidad total establecida en las pericias médicas y que las sumas concedidas en primera instancia resultaban excesivas ponderando la significativamente menor cifra que fue propuesta en la demanda (véase fs. 1991 vta.).

11) Frente a tal decisión, el actor interpuso recurso de aclaratoria a fs. 2002/2003 y vta., a fin de que se aclarase la sentencia dictada, en punto a la aplicación de los respectivos intereses sobre los montos indemnizatorios determinados en aquélla, de conformidad con la tasa de interés aplicable en el fuero, desde el momento en que se produjo el hecho dañoso y hasta su efectivo pago. Refirió que tal cuestión no mereció mención expresa en dicho pronunciamiento. Manifestó que, en ese marco, la decisión del Tribunal de Alzada de retrotraer los montos indemnizatorios a aquellos solicitados en el escrito de inicio, encontraba su correlato en el consecuente devengamiento de intereses desde el acaecimiento del hecho dañoso, mas que la ausencia de decisión expresa, clara y concreta sobre la materia generaría planteos dilatorios por las obligadas al pago en la etapa de ejecución de sentencia, además de dispendio de la actividad jurisdiccional.

Citó de aplicación -en tal sentido- el plenario del fuero civil CNCivil, en pleno, 16.12.1958, *in re* “*Gómez Esteban c/ Empresa Nacional de Transporte*” y jurisprudencia de la CSJN, 259:350 y 274:377, entre otros.

El mencionado recurso de aclaratoria, mereció como respuesta, a fs. 2004 y vta., que si bien en la demanda se reclamaron intereses, lo cierto era que la sentencia de primera instancia guardó silencio sobre el particular y tal omisión de pronunciamiento no había sido materia de agravio por la parte actora, que no apeló el fallo. Se indicó además, que dicha parte únicamente solicitó una aclaratoria del fallo de la instancia anterior que no se refería a dicho aspecto (fs. 1863) y, posteriormente, presentó un escrito consintiendo expresamente lo decidido (fs. 1867). Se entendió así, que la omisión de pronunciamiento sobre los intereses no podía ser salvada, pues si bien ello era posible cuando se contaba con agravios oportunamente expresados, no lo era cuando, habiéndose dictado la sentencia de segunda instancia, se lo pretendía por vía de aclaratoria deducida respecto de ella, toda vez que la petición a la que se refería el art. 166, inc. 2° del CPCCN, no podía versar sobre una presunta omisión del tribunal respecto de un requerimiento inexistente. Rechazó entonces el pedido de aclaratoria, tendiente a que se fijase la tasa y el curso de los intereses, ya que la condena dictada en autos no los integraba.

12) Contra el pronunciamiento de segunda instancia, el accionante



Poder Judicial de la Nación

interpuso dos (2) recursos extraordinarios federales por ante la Corte Suprema de Justicia de la Nación (a fs. 2046/2066 y 297/2108), cuya denegación parcial (fs. 2150/2151 vta.) mereció la presentación de un recurso de queja por parte del actor (fs. 2340/2344 vta.)

Sostuvo que la sentencia recurrida había incurrido en arbitrariedad -en primer lugar- al exonerar de responsabilidad a “*Aerolíneas Argentinas S.A.*”, “*Austral Líneas aéreas S.A.*” y “*HSBC La Buenos Aires Cía. de Seguros S.A.*”, tras omitir considerar hechos relevantes de la causa y porque la solución reflejaba la ausencia de una derivación razonada del derecho vigente, que conculcaba las garantías de debido proceso, igualdad ante la ley, libertad civil y derechos del usuario, garantías -todas éstas- de raigambre constitucional (arts. 16, 18,19 y 42 de la Constitución Nacional).

Destacó que no se tuvo en cuenta en la sentencia recurrida que “*Austral*” y su parte no convinieron -en momento alguno- un transporte en parte terrestre y en parte aéreo, sino sólo aéreo -que comprendía el traslado desde la Ciudad de Buenos Aires a San Luis- y que fueron las líneas aéreas quienes decidieron dar cumplimiento a su obligación, en parte, por transporte terrestre. Arguyó que las compañías aéreas no fueron “meras facilitadoras”, sino que contrataron el viaje terrestre para cumplir con su obligación de transportarlo sano y salvo a la ciudad de San Luis. Resaltó que la decisión del traslado por vía terrestre fue impuesta a los pasajeros, sin haber mediado consulta alguna a éstos, lo que constituyó -a entender del quejoso- un abuso de posición dominante, vulnerándose -de ese modo- el derecho de su parte de elegir libremente. Sostuvo, en ese marco, que el Tribunal de Alzada tuvo por probado el consentimiento del actor sin fundarse en prueba alguna, pese a que la resolución N° 1532/98 del Ministerio de Economía exigía que la elección de los pasajeros debía ser voluntaria y expresa -véase art. 12 inc. a, 8° párr.-.

De su lado, el recurrente sostuvo que el contrato entre la línea aérea y la compañía de transporte terrestre constituía un caso de contrato coligado, que no se encontraba tipificado en el Código Aeronáutico, por lo que debía regularse por los principios generales del derecho aeronáutico, los usos y costumbres de la actividad aérea y por las leyes análogas o los principios generales del derecho común, de conformidad con lo establecido en el art. 2 del Código Aeronáutico.

Añadió que la sentencia de Alzada desconoció la circunstancia de que los gastos médicos afrontados por las aerolíneas durante el año 1999, con motivo del accidente, importaron el reconocimiento de su responsabilidad.

Asimismo, el actor apelante se agravió por la disminución de los montos indemnizatorios fijados en la sentencia recurrida, afirmando, sin fundamento alguno y basándose únicamente en lo reclamado al promover la presente acción -la que fuera interpuesta más de 10 años antes- que se redujo sustancialmente el resarcimiento de los



Poder Judicial de la Nación

rubros “*incapacidad sobreviniente*” y “*daño moral*”. Enfatizó, a este respecto, que, tal como se desprendía de las peritaciones médicas producidas, los perjuicios sufridos por su persona persistían y se agravarían con el correr del tiempo. Finalmente, consideró arbitrario el rechazo del recurso de aclaratoria deducida y la consiguiente falta de aplicación de intereses. Concluyó en que la sentencia incurrió en un exceso de rigor formal y que vulneró su derecho al resarcimiento integral del daño, garantía -ésta- resguardada en el art. 17 de la Constitución Nacional.

13) Ilustrados debidamente los antecedentes fácticos y jurídicos relevantes de la causa, corresponde ahora pasar a resolver.

III.- La solución.

1º) El thema decidendum.

Visto lo decidido por la Corte Suprema, le cabe a este Tribunal dictar un nuevo pronunciamiento conforme a derecho y con arreglo a los fundamentos vertidos.

Partiendo del marco jurídico ya definido han de abordarse dos (2) cuestiones centrales que fueron objeto de recurso extraordinario y de queja por parte del apelante. Por un lado, la *responsabilidad* atribuida a las líneas aéreas “*Aerolíneas Argentinas S.A.*” y “*Austral S.A.*” y, como derivación de ello, a su aseguradora “*HSBC La Buenos Aires Compañía de Seguros S.A.*” y, por otro, el aspecto concerniente a la fijación de *intereses* respecto del capital de condena.

Cabe señalar liminarmente que los agravios vinculados con el *monto indemnizatorio* constituyeron materia *ajena a la instancia extraordinaria por ante la Corte* y fueron *exceptuados por el Máximo Tribunal*.

Ha de comenzarse pues por examinar la responsabilidad atribuida a las líneas aéreas codemandadas.

2º) El contrato de transporte aéreo.

Liminarmente, cabe señalar que, tal como sostiene Rodríguez Jurado, “el *contrato de transporte aéreo* es aquél por el cual una persona se compromete a transportar por vía aérea, de un lugar a otro, a otra persona y su equipaje o mercancías” (cfr. Rodríguez Jurado, Agustín, “*Dificultades para la internacionalización de los transportes aéreos y conveniencia de estrechar la cooperación empresaria tendiendo al intercambio de aeronaves*”, Revista Brasileira de Direito Aeronáutico, 1966, N° 63, pág. 225).

Tal conceptualización permite detectar rápidamente los elementos fundamentales que integran esta noción. El primero y más característico es la prestación del transportista, quien para que exista contrato de transporte debe imprescindiblemente obligarse a trasladar personas o cosas de un lugar a otro (cfr. Videla Escalada, Federico N., “*Derecho Aeronáutico*”, T° III, *ob. cit.*, pág. 337).



Poder Judicial de la Nación

A su vez, existe como contrapartida, una obligación recíproca del otro contratante, cual es, el compromiso de pagar un precio por el traslado.

Quizás, convenga recordar que la gran mayoría de contratos de transporte aéreo se celebran por adhesión, lo cual es particularmente relevante en las líneas regulares internacionales, que se ajustan a las condiciones generales elaboradas por IATA, aunque ello no suele afectar en absoluto la vigencia del principio de la autonomía de la voluntad ni, por lo tanto, la libertad contractual, sino que sujeta la formulación del consentimiento a un proceso especial, utilizado en vastos sectores de la actividad comercial contemporánea y que está sometido a una regulación propia tendiente a evitar que el mayor poder de negociación de una de las partes pueda dejar a la otra en tal situación de inferioridad que comprometa la vigencia de los principios fundamentales del derecho de los contratos (cfr. Videla Escalada, Federico N., “*Derecho Aeronáutico*”, T° III, *ob. cit.*, págs. 337/338).

A los dos elementos fundamentales enunciados, que coinciden con otros tantos del contrato de transporte en general debe agregarse los específicos de la especie que analizamos, es decir, que el traslado convenido debe efectuarse en aeronave y por vía aérea, entre el punto de partida y destino de la operación.

Sostiene Videla Escalada que existe un contrato único, con un solo lugar de celebración, del cual nace a cargo de ambas partes un conjunto de obligaciones. Entre éstas, las del transportista, quien debe efectuar el traslado, en los respectivos lugares de cumplimiento, pero siempre sobre la base de una sola fuente, el contrato de transporte aéreo celebrado inicialmente (cfr. Videla Escalada, Federico N., “*Derecho Aeronáutico*”, T° III, *ob. cit.*, pág. 339).

El contrato de transporte aéreo es consensual, bilateral, oneroso, formal y comercial y, por su esencia jurídica, se trata de un contrato típico nominado, que aparece como una variedad de la locación de obra, en que el locador es el transportista y el *opus* consiste en el traslado a destino de las personas o cosas transportadas, resultado que tiene como contraprestación el pago del precio por el otro contratante y que provee a la figura de su elemento más definitorio. Cuenta con una estructura legal determinada en el Código Aeronáutico y leyes de aplicación subsidiaria como la Resolución 1532/18 del Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos, además de la ordenada, para el ámbito internacional, por el Convenio de Varsovia de 1929, los Protocolos de la Haya y de Montreal vigentes en nuestro país.

Es importante esta caracterización, aceptada por la mayoría de la doctrina, por cuanto sirve para poner de relieve que los efectos propios del contrato son *obligaciones de resultado* (véase Videla Escalada, Federico N., “*Derecho Aeronáutico*”, T° III, *ob. cit.*, págs. 345/346).



Poder Judicial de la Nación

Cabe destacar en este contexto que el transportador o porteador, quien es el sujeto activo en la ejecución del contrato y de quien se puede decir, como nota distintiva, que es quien contrae la obligación de trasladar a las personas o a las cosas, lo cual implica admitir que tiene ese papel quien contrata el transporte, más bien que quien lo lleva a cabo, dicho esto sin perjuicio de lo establecido en materia de responsabilidad de los transportadores no contractuales por el Convenio de Guadalajara y las leyes inspiradas en sus disposiciones. Debe repararse en que el transportista no necesita forzosamente comprometerse a llevar a cabo el transporte por sus propios medios, sino que es suficiente la asunción de la obligación de proveerlo o hacerlo proveer por otra persona idónea para tal fin (cfr. Videla Escalada, Federico N., “*Derecho Aeronáutico*”, T° III, *ob. cit.*, págs. 347/9).

Cabe distinguir a esta altura entre el transporte sucesivo, el transporte combinado y el transporte de hecho.

Conforme a lo previsto por el art. 18 de la Resolución N° 1532/98 del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, el transporte efectuado *sucesivamente* por varios transportadores aéreos se juzgará como único cuando así haya sido considerado por las partes por medio de un solo contrato o por una serie de ellos y en caso de accidente o demora o cambio de itinerario o cancelación del vuelo, el pasajero podrá accionar solamente contra el transportador que haya efectuado el transporte en el curso del cual se hubiese producido la anormalidad, *salvo que el primer transportador hubiese asumido expresamente la responsabilidad por todo el viaje*.

Cuando el transporte aéreo fuese contratado con un transportador (“*Aerolíneas*”, en este caso) y ejecutado por otro (“*Austral*”), la responsabilidad de ambos es conjunta frente al usuario y éste podrá demandar tanto al transportador con quien contrató, como al que ejecutó el transporte.

Se denominan *transportes combinados*, a los ejecutados en parte por aeronaves y en parte por cualquier otro medio de transporte, en tal caso las disposiciones de las normas se aplicarán solamente al transporte aéreo y las condiciones relativas a los otros medios de transporte podrán convenirse especialmente (art. 18° de la referida normativa).

Cabe sin embargo, tener presente también, la equiparación de la situación del transportador contractual aeronáutico con el denominado *transportador de hecho*, es decir, con quien ejecuta efectivamente el transporte, lo cual significa que *en materia de responsabilidad, se les aplican las mismas normas, aunque tal circunstancia no incide en el régimen del contrato de transporte específico*.

Precisamente, cabe tener presente que el art. 153 del Código Aeronáutico sigue en este punto, en el derecho de fuente interna, la línea del Convenio de Guadalajara, complementario del Convenio de Varsovia, cuando establece que: “*si el transporte*



Poder Judicial de la Nación

aéreo fuese contratado con un transportador y ejecutado por otro, la responsabilidad de ambos transportadores, frente al usuario que contrató el transporte, será regida por las disposiciones del presente capítulo. El usuario podrá demandar tanto al transportador con quien contrató como al que ejecutó el transporte y ambos le responderán solidariamente por los daños que se le hubiesen originado, sin perjuicio de las acciones que pudieran interponerse entre ellos... (véase Código Aeronáutico, art. 153, Convenio de Guadalajara, art. I; cfr. Videla Escalada, Federico N., “Derecho Aeronáutico”, T° III, *ob. cit.*, pág. 351).

Estas situaciones son las que permiten reconocer la existencia de un transportador contractual o de derecho -quien celebró el contrato y, en este caso, lo llevó parcialmente a cabo- y otro, llamado efectivo o de hecho -que es quien ejerció concretamente el tramo del transporte que interesa en el *sub-lite*, quien por no ser otro transportista aéreo, no resulta ser un transportista sucesivo en el sentido del Convenio de Varsovia.

Es que un supuesto de aplicación de la norma transcripta *supra* se da precisamente, en el caso del transportador que, en el curso de un transporte realizado con aeronave de su propiedad, y a raíz de un desperfecto mecánico que determinara su inmovilización o una inclemencia climática que se prolonga por un lapso inconveniente para la celeridad que debe caracterizar los transportes aéreos, transborda, los pasajeros en este caso, a otra empresa a fin de que puedan proseguir el viaje sin demora.

La naturaleza de tales acciones dependerá, como es obvio, de las relaciones jurídicas existentes entre quien celebró el contrato de transporte y quien lo ejecutó materialmente (véase: Lena Paz, Juan A., “Código Aeronáutico de la Nación Argentina” - *Anotado*, Ed. Abeledo Perrot, Buenos Aires, 1971, pág. 128).

3°) La Resolución N° 1532/98 del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos.

3.1.- Debe señalarse que, a través de la Resolución N° 1532/98 del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, se aprobaron en nuestro medio las Condiciones Generales del Contrato de Transporte Aéreo, que rigen para los servicios de transporte aéreo regular internos e internacionales de pasajeros y equipajes y de carga, que exploten en el país las empresas de bandera nacional y extranjera. A su vez, aparece contemplado especialmente, en los considerandos de la mencionada resolución, el carácter *adhesivo* del contrato de transporte aéreo, donde el usuario representa la parte más débil de la convención.

El Anexo I de esta Resolución, en su art. 1° contiene calificaciones autónomas de ciertos conceptos que interesan en el transporte aéreo materia del *sub-lite*. Así por ejemplo, define que el “*daño: incluye muerte, lesión, pérdida parcial u otro daño de cualquier naturaleza emergente o en conexión con el transporte y otros*



Poder Judicial de la Nación

servicios accesorios (por ejemplo, transporte pre y post aéreo) realizados por un transportador”.

También se dice que el “*servicio accesorio comprende cualquier otro tipo de servicio proporcionado por el transportador y cuyo precio se incluya en la tarifa, distinto del transporte aéreo, como por ejemplo el servicio pre y post aéreo, hoteles, automóviles, excursiones turísticas y otros*”.

Del mismo modo, especifica que dentro de los “*servicios incidentales: se hallan comprendidos los “servicios proporcionados por el transportador en razón de contingencias imprevistas o de fuerza mayor, que produzcan el reencaminamiento del pasajero, el cambio de ruta u horario o cualquier otra circunstancia cuyo cargo deba asumir el transportador*”.

Asimismo, se establece que “*transporte combinado: es todo transporte efectuado en parte por aeronave y en parte por cualquier otro medio de transporte, sin intervención ni responsabilidad por parte del transportador aéreo en la porción terrestre del transporte*”, mas se aclara, “*salvo que esté incorporada en el contrato de transporte aéreo*”.

En el art. 4° del mentado Anexo, se dispone también que “el transportador y su agente autorizado deberán proveer al pasajero adecuada información y sus condiciones, si se trata de un vuelo sin escalas o con paradas intermedias o con cambio de aeronave en la ruta o si es realizado en código compartido o entre distintos transportadores o mediante conexión”.

De su lado, se prevé, específicamente, en el art. 12° del Anexo I de la mencionada Resolución N° 1532/98 que: “si debido a circunstancias operativas, técnicas (...), el transportador cancela o demora un vuelo o la entrega de equipaje por más de cuatro (4) horas, (...) o no puede hacer escala en el punto de parada-estancia o de destino del pasajero, el pasajero tendrá el derecho a (...) ser reencaminado por otra ruta hacia el destino indicado en el contrato, por los servicios del transportador o en los servicios de otro transportador, *o por otro medio de transporte*, en estos últimos casos sujeto a disponibilidad de espacio”.

Se estipula también en la referida disposición (12°) que aquellos pasajeros que, voluntaria y expresamente, acepten realizar el transporte en algunas de las condiciones detalladas en ese inciso, no tendrán derecho a efectuar ningún tipo de reclamo posterior al transportador (en razón del cambio de transporte), sin perjuicio de ser beneficiados con los servicios incidentales que provea el transportador, a su cargo ante esta situación. Esto último implica que no pueden reclamar aparte por esa *decisión de modificar las condiciones iniciales*, lo cual, no excluye, por cierto, la responsabilidad por daños en el tramo asumido a cargo del transportador.



Poder Judicial de la Nación

Asimismo, entre los servicios incidentales que el Transportador ha de proporcionar al pasajero, sin cargo para el mismo, se encuentra entre otros, el servicio incidental de transporte terrestre (véase el art. 12° del Anexo I de la resolución bajo estudio).

A su vez, el art. 19° del mentado Anexo también contempla la “responsabilidad por daños” y prevé como principio que “*las regulaciones relativas a la responsabilidad del transportador no comprenden los transportes terrestres y pre y post aéreos, que están expresamente excluidos y no forman parte del contrato de transporte aéreo, salvo que el transportador hubiese asumido esos servicios*”.

En el marco transporte interno, tanto el art. 144 del Cód. Aeronáutico como el art. 19° del Anexo I establecen que en el transporte de personas la responsabilidad del transportador con relación a cada pasajero queda limitada hasta la suma de mil (1.000) argentinos oro. Señálase que el argentino oro equivale al 14.12.2018 a \$ 11.330,30.

No se encuentra discutido -a esta altura del litigio- que el accidente que padeció Pagano tuvo lugar mientras viajaba en el tramo del *transporte terrestre* a cargo de “Transporte 20 de Junio S.A.” contratado por la aerolínea “Austral Líneas Aéreas” (en adelante, “Austral”) *a fin de cumplir con su obligación de llevar al pasajero sano y salvo al lugar de destino pactado* (Ciudad de San Luis).

Asimismo, tampoco está en discusión que el vuelo originariamente contratado por el accionante con la compañía aérea “Austral”, identificado como AU-2916 con destino a la Ciudad de San Luis, fue *cancelado por cuestiones meteorológicas desfavorables*, motivo por el cual dicha aerolínea comunicó a los pasajeros esa circunstancia y les informó que habían sido *reubicados* en el vuelo AU-2926 con destino final a la Ciudad de San Juan, oportunidad en la que también se les comunicó que este último vuelo contaba con una *escala intermedia* en la Ciudad de San Luis (cual era -en definitiva- el destino final del actor) -véase afirmación efectuada por “Austral”, en fs. 300 de la contestación de demanda-.

Del mismo modo, tampoco constituye un hecho controvertido que, tal como surge del informe de fs. 811 suministrado por la Fuerza Aérea Argentina, el *Aeródromo de San Luis permaneció inoperable debido a condiciones meteorológicas* desde el 25.04.1999 a las 7 hs. hasta el 26.04.1999 a las 12 hs. En tal sentido, la Fuerza Aérea también informó que el vuelo AUSTRAL 2926 del 25.04.1999 -abordado finalmente por el actor- efectuó un procedimiento de espera durante tres o cuatro minutos sobre la vertical de San Luis, debido a las *condiciones meteorológicas adversas que impedían los aterrizajes* y que luego *dicho vuelo obtuvo permiso de Tránsito Aéreo que le permitió continuar el vuelo al Aeródromo de San Juan* (véase informe obrante a fs. 811, así como fs. 2180 del dictamen de la Señora Procuradora).



Poder Judicial de la Nación

Síguese de lo anterior que, en el caso *sub-examine*, se celebró un contrato aéreo que por las inclemencias meteorológicas ya referidas fue ejecutado, *en parte por aeronave y en parte por otro medio de transporte* (en el caso, transporte terrestre a cargo del transportador aéreo), a fin de cumplir con la obligación primordial en cabeza de éste, cual era la de trasladar sano y salvo al pasajero al *lugar de destino originariamente pactado*, atendiendo al compromiso asumido contractualmente que constituía una *obligación de resultado*.

Es nítido pues, que en el [contrato](#) de transporte aéreo de pasajeros bajo examen el transportista se obligó a llevar sano y salvo al pasajero al lugar de destino (Ciudad de San Luis) y que, en la especie lo hizo, tomando a su cargo, como primer transportador, el cumplimiento del objeto del contrato a través de las prestaciones de un transportista de hecho (art. 153 C.A.), la empresa “Transportes 20 de Junio S.A.”, que debía completar el viaje conducir al pasajero desde la Ciudad de San Juan hasta el arribo al lugar de destino. Es decir, que el transportista aéreo *asumió expresamente la responsabilidad por todo el viaje* incluido el tramo terrestre -arts. 12, 18 y 19 de la R.G. 1532/98- hasta el arribo al lugar de destino.

De su lado, cabe tener presente, a esta altura de los acontecimientos, que según lo expresado *supra*, el *tramo terrestre fue elegido, contratado y pagado por la empresa aérea, sin intervención del actor mas consintiendo éste en su traslado por ese otro medio con el objeto de arribar a San Luis*.

Ese consentimiento tácito, sin embargo, no empece a la responsabilidad que le cabe al transportista aéreo, pues el actor depositó en la aerolínea -y no en la empresa de transporte terrestre- su confianza en relación a su seguridad y traslado.

En ese orden de ideas, no escapa a este Tribunal que fue la propia línea aérea “Austral” la que -sin perjuicio de pretender desligarse de responsabilidad en el evento dañoso por no ser la transportista- reconoció que su parte solicitó a la empresa “Transporte 20 de Junio S.A.” la provisión de un ómnibus para un traslado a San Luis”, tomando “a su cargo el pago de dicha contratación” (véase fs. 303 vta. de la contestación de demanda).

De allí que adquiere plena virtualidad operativa la *excepción* contenida en el art. 18º, 2º párr., *in fine*, del Anexo I de la Resolución N° 1532/98 referenciada *supra*, en virtud de la cual el pasajero (*Pagano*) puede accionar, *no solo contra el transportador que haya efectuado el transporte terrestre (art. 184 CCcio.) en el curso del cual se hubiese producido la anormalidad/accidente (“Transporte 20 de junio S.A.”) sino también contra el primer transportador (aerolínea) cuando éste hubiese asumido expresamente la responsabilidad por todo el viaje.*

La aerolínea “Austral” desconoció que hubiese existido una imposición a los viajeros, sosteniendo que les habría otorgado la “opción” de proseguir el viaje en



Poder Judicial de la Nación

ómnibus o de regresar al punto de partida (es decir, a Buenos Aires), mas lo concreto es, que ambas opciones, en todo caso, tendían a satisfacer los intereses de los pasajeros en la coyuntura y condicen con la *obligación a cargo de la compañía aérea de transportar sanos y salvos a los pasajeros al destino final pactado* (en el caso del actor, a la ciudad de San Luis) o su regreso al punto de origen si ello ya no satisfacía al cliente -véase fs. 303 vta.-.

De lo anterior se desprende que la aerolínea es responsable por los perjuicios ocasionados como consecuencia del modo de cumplimiento de su obligación de resultado de llevar sano y salvo al pasajero al lugar de destino acordado.

4º) La responsabilidad de las dos aerolíneas codemandadas.

4.1.- Si bien lo dicho anteriormente se erige en sustento para justificar la atribución de responsabilidad a “Austral Líneas Aéreas”, cabe examinar ahora si ello alcanza también a “Aerolíneas Argentinas”.

Surge del análisis de las probanzas obrantes en la causa que los pasajes aéreos correspondientes al vuelo AUSTRAL (AU) 2916, que fueron expedidos a nombre de *Roberto Pagano* y de su cónyuge *Alejandra Varas Alric* y lucen copiados en fs. 1 de la presente causa, *fueron emitidos*, sin embargo, por “Aerolíneas Argentinas S.A.” (véase, a este respecto, el membrete inserto en cada uno de los *tickets* aéreos, los que rezan: “Aerolíneas Argentinas”).

Asimismo, no se pasa por alto que a fs. 1075, obra agregada copia de la resolución N° 0738 de la Secretaría General de la Gobernación de San Juan, de fecha 28.04.1999, mediante la cual esta última *autorizó un vuelo sanitario contratado por “Aerolíneas Argentinas S.A.”* para trasladar al actor desde la Provincia de San Juan a la Provincia de San Luis, dejándose constancia en dicha resolución que *los gastos de traslado serían abonados por “Aerolíneas Argentinas”* (véase copia del pedido efectuado por dicha compañía aérea, obrante a fs. 1074, del que surge expresamente la voluntad de ésta de que se facturasen a su nombre los costos del mencionado vuelo).

Se reitera también, que de las copias del instrumento que obran a fs. 316/322 surge la celebración de un “*Contrato de Agente General de Ventas*”, entre “Austral” y “Aerolíneas Argentinas”, mediante el cual -más allá de no poseer fecha cierta- se designó a esta última como agente general de ventas de pasajes en el territorio de la República Argentina, lo que da cuenta de la *interrelación contractual* habida entre ambas aerolíneas.

Lo precedentemente expuesto se explica porque ambas aerolíneas forman parte del mismo grupo económico, siendo “Austral Líneas Aéreas S.A.” una de las filiales de “Aerolíneas Argentinas S.A.” (véase a mayor abundamiento el sitio [web www.austral.com.ar](http://www.austral.com.ar), página -ésta- de la que surge expresamente que: “En 1990 la aerolínea española Iberia y Cielos del Sur formaron un consorcio que ganó la



Poder Judicial de la Nación

privatización de Aerolíneas Argentinas, momento a partir del cual comenzó un gradual proceso de fusión entre Austral y Aerolíneas”, dejándose -asimismo- constancia en dicho sitio web que: “En la actualidad Austral Líneas Aéreas” es “integrante del grupo Aerolíneas Argentinas” y que “Austral Líneas Aéreas” es “miembro del Grupo Aerolíneas”).

4.2.- Esclarecido el vínculo jurídico habido entre ambas aerolíneas -que además, como es de público y notorio conocimiento, desarrollan su actividad comercial en forma unificada (y en muchos casos, indistinta, frente a los terceros/pasajeros contratantes)-, cabe señalar que la justificación de la responsabilidad que les corresponde en el presente caso, surge expresamente prevista en la R.G. 1532/98, Anexo I, art. 18º, cuarto párrafo que dice expresamente “cuando el transporte aéreo fuese contratado con un transportador y ejecutado por otro, la responsabilidad de ambos es conjunta frente al usuario y éste podrá demandar tanto al transportador con quien contrató, como al que ejecutó el transporte...” (véase en la misma línea, el art. 151 C.A.).

Es claro que en los negocios las partes persiguen una finalidad individual, para cuya apreciación hay que investigar la particularidad de cada vínculo y en sus funciones económico-sociales.

En muchos casos, estos contratos cumplen una función de *colaboración gestoría* como en este caso (cfr. Lorenzetti, Ricardo, “Contratos modernos: ¿conceptos modernos?, Nuevos aspectos de la teoría del tipo contractual mínimo. Problemas contractuales típicos. Finalidad supracontractual y conexidad”, LL 1996 E, pág. 857/859) donde parece cobrar sentido la *ratio* jurídica de un mandato, de un encargo, un *iussum*, una interposición gestoría o representación indirecta. Como bien dice Díez Picazo, la representación aparece como una respuesta del orden jurídico al problema social típico de la gestión y cuidado de los bienes e intereses ajenos. Señálase, como elemento relevante *justificante de esa común atribución de responsabilidad de base legal, la estrecha vinculación funcional que deviene en una finalidad económica común que es supracontractual y previamente establecida* (arg. art. 1073, CCCN) y que se diferencia de la causa-fin de cada uno de los contratos conexados.

Las empresas así involucradas pueden vincularse a través de contratos coligados por un asunto de colaboración, o por una colaboración asociativa que se logra a través de un contrato, o a través de varios (cfr. Lorenzetti, Ricardo Luis, “Redes contractuales, contratos conexos y responsabilidad”, Responsabilidad contractual, Tº I, Revista de Derecho Privado y Comunitario, Ed. Rubinzal Culzoni, Santa Fe, 1998, pág. 214).

Con esos objetivos se suelen celebrar -simultánea o sucesivamente- una pluralidad de contratos que sin perjuicio de su autonomía como tales, se encuentran



Poder Judicial de la Nación

estrechamente vinculados entre sí. Tal es el fenómeno de la “*conexidad contractual*” (cfr. Tobías, José W., “*Los contratos conexos y el crédito al consumo*”, LL 1999 D, 992).

Sin embargo esas circunstancias no inciden en el caso, frente a la responsabilidad aeronáutica que cabe a las empresas aéreas frente al pasajero, ante el cual surgen como un transportista único -véanse arts. 139, 151 C.A. y art. 18, párr. 4° del Anexo I de la R.G. 1532/98 citada *supra*).

En el caso, la *pluralidad de negocios conexos* (el *contrato de transporte aéreo* y el *contrato de transporte terrestre*, procurado por la aerolínea, en este último caso, para intentar cumplir su cometido, consistente en dejar al pasajero en el punto de destino contratado) *determinan que el pasajero pueda oponer las excepciones de incumplimiento total, parcial o defectuoso, aún frente a la inejecución de las obligaciones ajenas al contrato aéreo específico*. Es que, atendiendo al *principio de la conservación* le cabe a los transportistas aéreos, en conjunto, responsabilidad por el tramo terrestre, pues respecto de él se aplica la misma regla de responsabilidad cuando se produce la frustración de la finalidad económica común.

No ocurre lo mismo respecto del transportista terrestre frente al que opera la “*descomposición formal*” de la operación realizada, ya que a su respecto se excluye la íntima relación que media entre transportadores aéreos que están unidos en un sistema al existir, se reitera, un común interés, en una “*causa fin*” o “*finalidad económico-social*” que trasciende la individualidad y que constituye la razón de ser de su unión o ligamento, todo lo cual, en el caso, es ajeno al interés del transportista a cargo del tramo terrestre (véase: Tobías y De Lorenzo, “*Complejo de negocios unidos por un nexo (el ligamen negocial)*”, LL 1996-D-1387, pág. 1387; en igual sentido, Mosset Iturraspe, “*Contratos conexos. Grupos y redes de contratos*”, Rubinzal Culzoni 1999, pág. 22, entre otros).

4.3.- Sentado lo precedente, resulta nítido que el hecho de que las aerolíneas codemandadas no hayan sido las que prestaron directamente el servicio de traslado terrestre en el que el actor padeció el infortunio que lo invalidó, no las exonera de responsabilidad más allá de que hubiese sido una tercera empresa (de transporte terrestre) la encargada del mismo, toda vez que -se reitera- *el traslado terrestre fue elegido, contratado y pagado por la aerolínea, sin intervención del actor y sin que hubiese mediado su consentimiento expreso y voluntario*. En suma, el transporte terrestre de hecho, fue necesario a fin de que el pasajero arribase al destino final pactado ante las inclemencias meteorológicas existentes a la fecha de producción del evento dañoso y la consecuente inoperatividad del aeropuerto de la Ciudad de San Luis y, por ende, en lo que a este tramo terrestre se refiere es clara la responsabilidad aplicable a las aerolíneas codemandadas, que les cabe por todo el viaje ya que las partes lo han tomado como una



Poder Judicial de la Nación

sola operación, más allá de que hayan sido objeto a más de un contrato (cfr. analog. Convenio de Montreal 1999 (art. 1º, párr. 3º). En tal sentido, dado que *el accidente que padeció el actor ocurrió cuando viajaba en el transporte terrestre contratado por la aerolínea* a fin de cumplir con la obligación de llevar al pasajero al destino pactado, cabe tener en cuenta las normas que regulan ese medio de transporte. En ese marco, el art. 184 del derogado Código de Comercio prevé que, en caso de muerte o lesión de un viajero, la empresa está obligada al pleno resarcimiento de los daños y perjuicios, a menos que pruebe que el accidente provino de fuerza mayor o sucesión por culpa de la víctima o de un tercero por quien la empresa no sea civilmente responsable.

En tal sentido, dado que *el accidente que padeció el actor ocurrió cuando viajaba en el transporte terrestre contratado por la aerolínea* a fin de cumplir con la obligación de llevar al pasajero al destino pactado, cabe tener en cuenta las normas que regulan ese medio de transporte. En ese marco, el art. 184 del derogado Código de Comercio prevé que, en caso de muerte o lesión de un viajero, la empresa está obligada al pleno resarcimiento de los daños y perjuicios, a menos que pruebe que el accidente provino de fuerza mayor o sucesión por culpa de la víctima o de un tercero por quien la empresa no sea civilmente responsable. Resultan así obligadas y deben responder por los daños producidos por la empresa de ómnibus a cargo del contrato de transporte terrestre, aunque ambos sectores de la operación tienen la misma jerarquía desde el punto de vista contractual.

Remarcase otra vez, que el actor depositó en las aerolíneas -y no en la empresa que efectivamente ejecutó el tramo terrestre- su confianza en relación con la organización de su seguridad.

Llegado a este punto, corresponde -pues- receptar los agravios interpuestos por el actor y, en consecuencia, hacer lugar a la demanda promovida por este último contra “Austral” y “Aerolíneas Argentinas” y confirmar la sentencia de primera instancia en cuanto a la procedencia de la responsabilidad de las mencionadas aerolíneas, *con los alcances que resultarán de este mismo pronunciamiento y de los efectos subsistentes en lo pertinente de la sentencia ya dictada por la Sala D de este fuero, en estos mismos autos.*

5º) Responsabilidad de la aseguradora “HSBC La Buenos Aires Compañía de Seguros S.A.”.

5.1.- Delimitada la responsabilidad de las aerolíneas codemandadas, cabe ahora pasar a examinar lo relativo a la responsabilidad de la aseguradora de “Austral” que también accionada en la presente causa.

En ese cometido, resulta ineludible señalar ciertos rasgos del *seguro aeronáutico*.



Poder Judicial de la Nación

Cabe recordar que en general, se denomina *riesgo asegurado* al acontecimiento incierto tenido en mira por las partes en un contrato de seguro, cuya producción hace nacer las obligaciones a cargo del asegurador y que dentro de este cuadro general, el *riesgo aeronáutico* es el derivado, específicamente, de la actividad aeronáutica y presenta algunas notas que permiten diferenciarlo de otros (cfr. Videla Escalada, Federico N., “*Derecho Aeronáutico*”, T° IV, Volumen B, Buenos Aires, 1976, pág. 856).

Se ha señalado que, en la práctica aseguradora, las coberturas de los seguros aeronáuticos van más allá del riesgo específico, ya que comprenden una pluralidad de riesgos que incluyen supuestos que pueden considerarse totalmente alejados del llamado “*riesgo propio de la aeronavegación*” pero que alcanzan a circunstancias que no son ajenas a la actividad aérea y que tienen clara vinculación con la actividad aeronáutica, ya que únicamente son tenidas en cuenta en cuanto se refieren a la aeronavegación (caso del hangaraje, de situaciones de hecho de cobertura del personal aeronáutico o de resultantes jurídicas: huelga, guerra o piratería), aunque excedan del ambiente natural de la aeronavegación o del uso que, por su destino, debe tener la aeronave. Entran en el ámbito de las pólizas de los seguros de esta especie en cuanto tales hechos se refieren al desarrollo de operaciones aéreas, es decir, en cuanto atañen al cumplimiento de tareas propias de la aviación (véase: Simone, Osvaldo Blas, “*Cuestiones jurídicas y económicas actuales en relación con los seguros aéreos*”, trabajo presentado a las Séptimas Jornadas Ibero-Americanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio, Sevilla, 1973, pág. 7; Videla Escalada, Federico N., “*Derecho Aeronáutico*”, T° IV, Volumen B, *ob. cit.*, págs. 856/857).

Así, Lena Paz ha sostenido que el *riesgo aeronáutico* puede ser definido como el peligro que corren las personas y las cosas como consecuencia de un acontecimiento posible e incierto, independiente de la voluntad de las partes y derivado del hecho técnico de la navegación aérea.

Más sintéticamente, pero con análoga precisión, ha dicho Tapia Salinas que es riesgo aeronáutico el acontecimiento o evento que se produzca como consecuencia de la actividad aeronáutica (cfr. Tapia Salinas, L. “*Régimen Jurídico de los seguros aeronáuticos*”, *Congreso Internacional de Derecho Aeronáutico y del Espacio*, 1964, Instituto de Derecho Aeronáutico y Espacial, Facultad de Derecho y Ciencias Sociales, Universidad de Morón, pág. 338, citado por Videla Escalada, Federico N., “*Derecho Aeronáutico*”, T° IV, Volumen B, *ob. cit.*, pág. 857).

Videla Escalada ha optado, también, por definir al riesgo aeronáutico como cualquier acontecimiento dañoso proveniente de la aeronavegación (cfr. Videla Escalada, Federico N., “*Derecho Aeronáutico*”, T° IV, Volumen B, *ob. cit.*, pág. 858).



Poder Judicial de la Nación

En suma, *los seguros aeronáuticos son los destinados a cubrir cualquier acontecimiento dañoso proveniente de la actividad aeronáutica.*

Señálase que no debe interpretarse estrictamente la exigencia de vincular al riesgo con el vuelo de las aeronaves, como actividad específica, sino que deben tenerse en consideración todos los aspectos relacionados con la circulación aérea, como, por ejemplo, las operaciones previas, accesorias, preliminares *o de prolongación de aquél.*

Precisamente, en todos los momentos de la operación aeronáutica pueden existir situaciones peligrosas en que se hacen presentes los caracteres propios del riesgo aeronáutico, cuya gravedad no depende del número de los accidentes sino de la eventualidad de consecuencias económicas catastróficas (cfr. Videla Escalada, Federico N., “*Derecho Aeronáutico*”, T° IV, Volumen B, *ob. cit.*, págs. 858/859).

De ahí que los ordenamientos jurídicos contemporáneos no dejan librada al propio sujeto la protección de algunos de sus intereses, sino que ordenan, mediante soluciones legales, a la reparación de los daños sufridos por las víctimas.

La obligatoriedad adquiere así, gran importancia para garantizar los derechos de las víctimas y resulta un eficaz instrumento de protección de intereses respetables (cfr. Videla Escalada, Federico N., “*Derecho Aeronáutico*”, T° IV, Volumen B, *ob. cit.*, págs. 872/873). En esa línea el art. 192 del Cód. Aeronáutico establece que el explotador está obligado a constituir un seguro en los casos previstos en los límites del Tít. VII del Código, relativo a la responsabilidad del transportador aéreo.

Así pues, a través de los seguros de responsabilidad se persigue la cobertura de las obligaciones resarcitorias que, en otro caso, caerían sobre el explotador de la aeronave o el transportista frente a los usuarios, en este caso.

Precisamente, los *seguros de responsabilidad civil* comprenden todos los riesgos destinados a cubrir las obligaciones de aquéllos de indemnizar daños causados por la operación de sus aparatos o la prestación de servicios aerocomerciales (cfr. Lena Paz, J. A., “*Exposición...*”, N° 209, pág. 733, citado por Videla Escalada, Federico N., “*Derecho Aeronáutico*”, T° IV, Volumen B, *ob. cit.*, pág. 877).

Por cierto que el campo de aplicación más amplio se relaciona con los daños de los pasajeros, pero también los hay destinados a indemnizar los sufridos por las mercancías y los equipajes. En todos estos supuestos, se cubren, normalmente, las responsabilidades del transportista hasta los montos máximos fijados en las disposiciones positivas.

Reiteradamente, se ha decidido que los eventuales cambios de itinerario y las interrupciones de un viaje colectivo, impuestos contra la voluntad de pasajero asegurado, no facultan al asegurador para negar el pago de las indemnizaciones previstas



Poder Judicial de la Nación

pues la *obligación fundamental del asegurador consiste en el pago de la indemnización convenida en caso de siniestro*, efecto igual al de cualquier otra especie de seguro.

Definido lo precedente, es del caso señalar que no se encuentra discutido en el *sub-lite* que “Austral” y “La Buenos Aires Seguros” se vincularon contractualmente mediante la póliza N° 1733, correspondiente al ramo “Aeronavegación” cuya copia obra anejada a fs. 285/286 vta. En la Sección 2 de la mentada póliza, denominada “Responsabilidad Civil” (véase fs. 285), se lee que abarca: la cobertura de “*la responsabilidad civil del asegurado emergente de sus operaciones aeronáuticas, incluyendo lesiones personales a los pasajeros, daños a bienes, responsabilidades frente a pasajeros incluyendo equipajes...*”.

En cuanto al “objeto del seguro”, se dejó asentado claramente también que “*se incluye la responsabilidad del asegurado emergente del transporte de cualquier pasajero en cualquier vehículo en conexión con su transporte aéreo por parte del asegurado*” (véase fs. 286, *in fine*).

Sobre esa base y teniendo en consideración la índole del seguro aeronáutico y el contenido del contrato de seguro *vigente* al momento de producción del evento dañoso, cabe concluir -en coincidencia con lo decidido a este respecto por el Señor Juez de primera instancia- en que la condena de “Austral” ha de alcanzar también a “HSBC La Buenos Aires Compañía de Seguros S.A.”, en los términos de la póliza contratada y con los límites establecidos en la cobertura asegurativa (art. 192, 195, 196 y cctes Cód. Aeronáutico).

6°) Lo relativo a la aplicación de intereses materia de agravio en el sub-lite.

Sobre este punto, cuadra recordar que el actor interpuso la presente acción con fecha 24.04.2000 (fs. 89 vta.) y que, en oportunidad de ampliar su demanda, reclamó la suma total de \$ 407.941,02 -con lo que en más o en menos resultase de la prueba a producirse en la causa-, en concepto de “*daño emergente*”, “*lucro cesante*”, “*incapacidad parcial y permanente*” y “*daño moral*”, con más sus respectivos intereses.

Debe repararse asimismo, en que el accionante incorporó en su ampliación de demanda, como capítulo VII, el reclamo de los “Intereses” (véase fs. 256 vta.), solicitando que sobre las sumas demandadas en concepto de “*lucro cesante*” (ganancias dejadas de percibir e incapacidad sobreviniente) y “*daño moral*” se aplicasen *intereses desde la fecha del accidente de marras, ocurrido el 26.04.1999 y hasta su efectivo pago*.

Al momento de dictar sentencia, con fecha 05.06.2008 el Señor Juez de primera instancia hizo lugar a la demanda por el importe total de \$ 3.054.137,25, monto -éste- que comprendía: \$ 21.137,25 en concepto de “*daño emergente*”, \$ 33.000 por



Poder Judicial de la Nación

“*lucro cesante - ganancias dejadas de percibir*”, \$ 2.500.000 por “*lucro cesante - incapacidad parcial y permanente*” y \$ 500.000 en concepto de “*daño moral*”; aclarando el *a quo* que dicho monto total “representa(ba), a valores presentes, adecuada remuneración para atender los agravios originados por los rubros especificados” (véase fs. 1861 de la sentencia de primera instancia).

De su lado, la Sala D de esta Cámara, en su sentencia dictada con fecha 25.10.2010, decidió disminuir el resarcimiento de la “*incapacidad sobreviniente*” en la suma de \$ 450.000 y también reducir el “*daño moral*” en el importe de \$ 50.000, (véanse fs. 1989 vta./1992 del pronunciamiento de esta Alzada), ponderando la significativamente menor cifra que fue propuesta en la demanda -que pese a haber sido acompañada de la conocida fórmula “*con más o menos lo que resultase de la prueba a producir*”, daba cuenta de una estimación subjetiva del daño por parte del abogado Pagano, de la cual no era posible prescindir totalmente-. Se juzgó así era excesiva la indemnización otorgada en concepto de “*incapacidad sobreviniente*” en la anterior instancia (véanse fs. 1990/1991 vta.) y se redujo su importe.

Frente al recurso de aclaratoria planteado por el actor a fs. 2002/2003 y vta. a fin de que se explicitasen los intereses y la tasa aplicable a esa condena, la Alzada desestimó el planteo, por entender que no debían aplicarse réditos al monto indemnizatorio, considerando que *la sentencia de primera instancia había guardado “silencio sobre el particular” (fs. 1842/1862), y frente a “tal omisión de pronunciamiento no fue materia de agravio por la parte actora, que no apeló el fallo” (sic) -véase fs. 2004)-.* _

Contra esa decisión, el pretensor interpuso recurso extraordinario a fs. 2047/2066 y 2097/2108 vta. y luego de recurso de queja (fs. 2340/2344 vta.).

El recurrente consideró arbitrario el rechazo de la aclaratoria deducida y la consiguiente falta de aplicación de intereses, afirmando que se había incurrido en un exceso de rigor formal y vulnerado la integridad de la indemnización que tenía garantía constitucional (art. 17 de la Constitución Nacional).

Fue así como la Corte Suprema de Justicia de la Nación, por remisión al dictamen de la Señora Procuradora General de la Nación, entendió que los recursos extraordinarios interpuestos contra la sentencia definitiva de la causa y su aclaratoria fueron mal denegados, por lo que correspondía hacer lugar a la queja (véase fs. 2179 del mentado dictamen).

Cabe señalar que, en la sentencia de grado, el *a quo* fijó el importe total de la indemnización indicando que estaba expresado “*a valores presentes*” a esa fecha (05.06.2008). Es claro, pues, que el accionante en su momento, consideró que la suma allí concedida por un total de \$ 3.054.137,25 resultaba una reparación integral y suficiente del perjuicio sufrido, dado que no apeló dicho pronunciamiento, mas lo cierto



Poder Judicial de la Nación

es que tal circunstancia se vio alterada por el fallo de la Cámara, que disminuyó muy considerablemente la indemnización fijada por tales conceptos entendiendo que resultaban excesivos, mas *sin precisar la situación temporal de esos nuevos valores*.

Así las cosas, debe tenerse presente que el accionante, había reclamado intereses al demandar y persistió en su pretensión de intereses al contestar los agravios planteados por las contrarias en sus recursos de apelación ante la Alzada (véanse fs. 1952 vta., 1950 y vta. y 1968 vta.) y luego, ante la sentencia de la Sala D y el rechazo de la aclaratoria de fs. 2002/2003 y vta., la cuestión fue materia de recurso extraordinario y de queja solicitando, además el incremento de los montos involucrados, aspecto no acogido por la Corte como agravio.

En este marco, se estima suficientemente resguardado su derecho al reclamo de tales réditos, pues es evidente que el actor no recurrió la sentencia por entender suficiente la reparación *a la fecha de ese pronunciamiento* y que, en esa línea, era imposible que reclamase intereses, los que solo habrían de devengarse, en ese contexto, en caso de mora.

Es que, debe recordarse que el interés constituye el fruto civil del capital y que, cuando se trata de una indemnización dineraria, como compensación de la demora en la percepción del crédito o de la falta de utilización del capital que ella importa, se deben intereses (cfr. esta CNCom., esta Sala A, 28.12.2010, mi voto, *in re “Abiusso Rodolfo Oscar c/ Compañía Financiera Argentina S.A. s/ ordinario”*).

Sin embargo, en materia de hechos y actos ilícitos el *dies a quo* de los intereses fue materia de arduas divergencias doctrinarias.

La primera tesis que prevaleció en los tribunales fue la de que los intereses eran debidos por el responsable sólo a partir de la sentencia, si, como es el caso corriente, no había cantidad líquida el día de la demanda. Esa tesis constituía una aplicación concreta de la doctrina de que no puede haber intereses moratorios cuando no hay deuda líquida. Posteriormente se varió de criterio y se estableció que existiendo una deuda cierta, procedía el pago de los intereses desde el día de la demanda, aunque no hubiese habido determinación en cuanto al monto. Más tarde, la Cámara Civil en pleno de la Capital Federal, por ajustada mayoría de un voto, estableció que los intereses correspondían desde el día del hecho, si se trataba de un delito; y solamente desde la notificación de la demanda si se trataba de un cuasidelito, salvo cuando éste había sido juzgado como delito por la jurisdicción criminal, en cuyo caso regía la regla primera (CNCiv. *in re “Iribarren v, Sáenz, Briones y Cía. y otros”*, LL 29, pág. 704). La distinción se fundó en que los delitos civiles son hechos expresamente prohibidos por la ley, contra la cual el autor se alza a sabiendas y con el propósito de dañar a la persona y los derechos de otro (arts. 1066 y 1072 del Cód. Civ.), en virtud de lo cual se hace responsable al autor y le son imputables todas las consecuencias, aun casuales, de los



Poder Judicial de la Nación

hechos reprobados por la ley; en esta línea los arts. 788, 1093, 1722, 1913 del Cód. Civ. velezano serían aplicaciones concretas del principio de que, en los delitos, los intereses se deben desde el día del hecho. Con respecto a los cuasidelitos se siguió en cambio, por analogía, el principio del viejo art. 509 Cód. Civil, de que la mora requiere la previa interpelación del deudor, la que se produce con la notificación de la demanda y se argumentó que si bien en ese momento no hay suma líquida, la obligación de los intereses a partir de ese momento se funda en una razón de carácter procesal derivada del efecto retroactivo de la sentencia (cfr. esta CNCom., esta Sala A, 28.12.2010, mi voto, *in re “Abiusso Rodolfo Oscar c/ Compañía Financiera Argentina ...”*, cit. *supra*).

La minoría por su lado, sostuvo que el responsable debe los intereses desde el día del hecho, sin distinción entre delitos y cuasidelitos, criterio que ya había sido consagrado por la CSJN con la afirmación que “lo dispuesto por el art. 509 Cód. Civil no rige en materia de actos ilícitos”, o sea que para el curso de los intereses en la responsabilidad extracontractual no era necesaria la previa constitución en mora por la interpelación. Según esta doctrina, en los actos ilícitos el curso de los intereses opera *ex re* y no se requiere el requisito de la mora, sólo exigible en las obligaciones contractuales, tampoco el de la liquidez del crédito, que ningún precepto de nuestra ley establece y que aún en las obligaciones convencionales es más que discutible (véase: Orgaz Alfredo, “*El daño resarcible*”, ed. Desalma 1967, págs. 150 y sgtes.).

Esta fue la línea seguida por el posterior plenario de la Cámara Civil recaído *in re “Gómez Esteban c/ Empresa Nacional de Transportes”* (ED 1-1048; JA 1959–I-540 -véase el voto del Dr. Gondra que transcribió el voto dejado por el Dr. Boffi Boggero), que ha unificado la jurisprudencia de ese fuero en el sentido de que los intereses corren, cualquiera sea el ilícito, desde el día en que se produce cada perjuicio objeto de la reparación (véase: Mosset Iturraspe “*Responsabilidad por Daños*”, T° 1 Parte General, ed. Rubinzal - Culzoni, 2004, págs. 414/416).

En este marco, se ha dicho que cuando el ordenamiento civil otorga una reparación en dinero a fin de restablecer el equilibrio herido por el ilícito (delito o cuasidelito) con la mayor aproximación posible, la reparación en dinero “constituye” una simplificación y aun una ventaja para la víctima, que podrá emplear la suma concedida en lo que mejor le cuadre, debiendo señalarse, se reitera, que la ley no establece el requisito de la liquidez para que puedan correr los intereses, como ocurre en materia contractual, sino que basta con que exista una obligación cierta en sí propia, aun cuando pueda ser incierta en cuanto a su monto. Ello surge de la obligación de reparar el daño causado que impone el art. 1109 Cód. Civil, aplicable al caso (art. 7° CCCN). Se ha señalado en esta línea con argumentos coincidentes con el planteo del recurrente, que no puede desconocerse que el deudor ha dispuesto de la suma debida, independientemente del hecho de su liquidez, es decir de la suma que debe y que se



Poder Judicial de la Nación

fijará después, durante un período de tiempo en que pudo extraer utilidades que, seguramente, le fueron negadas al acreedor.

Se ha dicho también, que la intención de causar un perjuicio o la conciencia de causarlo no es elemento bastante para distinguir entre la reparación del delito y la del cuasidelito, frente a la norma del art. 1109 *in fine* y que cabe que los intereses corran en casos de mala fe, sin necesidad de interpelación, tanto en caso de culpa como de dolo. El crédito indemnizatorio que se examina aquí nace así, puro y simple, sin necesidad de esperar “plazo legal” ni supeditarse al requerimiento del acreedor. Es sabido también que, sea en los delitos o en los cuasidelitos, no siempre los perjuicios se producen en el mismo momento y que muchas veces puede distinguirse entre el hecho generador del daño -antecedente casual- y el daño efectivamente provocado, pues si bien algunos daños acaecen en el instante del hecho, otros ocurren con ulterioridad. Para que la indemnización sea plena pues, habrá de discriminarse cuidadosamente el momento en que cada perjuicio se ha operado, de modo que apreciado el mismo en dinero, los intereses accesorios de aquél no corran, ni antes, ni después de esa oportunidad.

Comparto, en esa línea, que hay que establecer el principio de la fijación de los intereses a partir de cada perjuicio, por lo que deberá examinarse cuidadosamente en la cuenta indemnizatoria, pues si el deber de resarcir nace con el ilícito, él se proyecta a los perjuicios que pueden aparecer después. El principio de la reparación plena o integral aparece así recogido por nuestra ley y nuestra jurisprudencia en punto a indemnización de daños y perjuicios por hechos ilícitos como el que aquí nos ocupa (cfr. esta CNCom., esta Sala A, 28.12.2010, mi voto, *in re “Abiusso Rodolfo Oscar c/ Compañía Financiera...”*, cit. líneas arriba).

En la especie -ya se lo ha dicho- la Sala D redujo la indemnización admisible en los *item*: “*incapacidad sobreviniente*” en la suma de \$ 450.000 y “*daño moral*” en el importe de \$ 50.000, *sin precisión temporal alguna y haciendo mérito de los importes demandados*, se reitera, con lo cual solo cabe entender que *esas cifras deben ser ajustadas por intereses desde el acaecimiento del hecho generador del daño*.

Es que en este orden de ideas, nos encontramos ante una indemnización derivada de un hecho ilícito y de conformidad con el criterio señalado *supra*, los intereses se deben desde el día en que se produjo el perjuicio, esto es, desde el 26.04.1999; motivo por el cual el *dies a quo* de los réditos por “*incapacidad sobreviniente*” y “*daño moral*”, comenzará a correr desde la fecha indicada y hasta su efectivo pago.

Por lo demás, se dejaron subsistentes los otros rubros no apelados, a saber: “*daño emergente*”, por el importe de \$ 21.137,25 y “*lucro cesante - ganancias dejadas de percibir*” por la suma de \$ 33.000, fijados “*a valores presentes*” a la fecha



Poder Judicial de la Nación

de la sentencia de primera instancia (05.06.2008); generando ambos rubros intereses a partir de esa fecha y hasta su efectivo pago.

En el marco descripto, pues estíbase claro que en el caso bajo análisis no existen circunstancias fácticas ni jurídicas que justifiquen apartarse de la doctrina plenaria ya referida y utilizada en este fuero, “S.A. *La Razón s/ quiebra s/ incidente de pago de los profesionales*”, del 27.10.1994. En consecuencia, los accesorios deberán liquidarse a la *tasa activa* que percibe el *Banco de la Nación Argentina* en sus operaciones de descuento a treinta (30) días, sin capitalizar (véase el art. 623 C.Civ. y la doctrina recaída *in re* “*Calle Guevara, Raúl (Fiscal de Cámara) s/ revisión de plenario*”, del 25.08.2003, desde la fecha de acaecimiento del siniestro, que tuvo lugar el 26.04.1999 y hasta su efectivo pago.

7º) La forma en que deberán ser soportadas las costas del proceso.

Habida cuenta que lo hasta aquí expuesto determina la modificación de la sentencia de grado, tal circunstancia impone adecuar la distribución de costas efectuada en la anterior instancia al resultado de las apelaciones, debiendo este Tribunal expedirse nuevamente acerca de dicho tópico, en orden a lo previsto por el art. 279 del CPCCN.

Pues bien, sabido es que en nuestro sistema procesal los gastos del juicio deben ser satisfechos -como regla- por la parte que ha resultado vencida en aquél. Ello así, en la medida que las costas son en nuestro régimen procesal corolario del vencimiento (arts. 68, 69 y 558 del CPCCN) y se imponen no como una sanción sino como resarcimiento de los gastos provocados por el litigio, gastos que deben ser reembolsados por el vencido.

La Corte Suprema ha resuelto en reiteradas oportunidades que el art. 68 CPCCN consagra el principio del vencimiento como rector en materia de costas, que encuentra su razón de ser en el hecho objetivo de la derrota: de modo que quien resulta vencido debe cargar con los gastos que debió realizar la contraria para obtener el reconocimiento de su derecho (CSJN, Fallos, 312:889, entre muchos otros).

Es cierto que ésa es la regla general y que la ley también faculta al Juez a eximir de las costas al vencido, en todo o en parte, siempre que encuentre mérito suficiente (arts. 68 y ss. del CPCCN). Pero ello, esto es, la imposición de las costas en el orden causado o su eximición -en su caso-, sólo procede en los casos en que por la naturaleza de la acción deducida, la forma como se trabó la *litis*, su resultado o en atención a la conducta de las partes su regulación requiere un apartamiento de la regla general (cfr. Colombo, Carlos - Kiper, Claudio, “*Código Procesal Civil y Comercial de la Nación*”, t. I, pág. 491).

Sobre esa base, en relación a las costas generadas en primera instancia en los aspectos aquí considerados, este Tribunal considera que deben imponerse las accionadas vencidas, en atención al principio objetivo de la derrota (art. 68 CPCCN).



Poder Judicial de la Nación

En cuanto a las costas generadas en la Alzada, esta Sala entiende que deben ser impuestas a las codemandadas “Austral”, “Aerolíneas Argentinas” y “HSBC La Buenos Aires Compañía de Seguros S.A.”, en su condición de partes vencidas en esta instancia.

IV.- La conclusión.

Por todo lo hasta aquí expresado, propongo al Acuerdo:

1) Confirmar las sentencia de primera instancia en lo que respecta a la responsabilidad de “Austral”, “Aerolíneas Argentinas” y “HSBC La Buenos Aires Compañía de Seguros S.A.” por los fundamentos vertidos en este decisorio, de conformidad con lo establecido en el considerando III., apartados 4º) y 5º).

2) Modificar el pronunciamiento de primera instancia acogiendo el devengamiento de intereses sobre los rubros “*incapacidad sobreviniente*”, en la suma de \$ 450.000 y “*daño moral*”, en el importe de \$ 50.000 concedidos por la Sala D de este fuero, -ya firmes- y estableciendo que esos accesorios se liquidarán a la tasa y con el *dies a quo* explicitados en el considerando III., apartado 6º).

3) Dejar establecido a fin de evitar toda duda que en lo atinente a los rubros no apelados, a saber: “*daño emergente*”, por la suma de \$ 21.137,25 y “*lucro cesante - ganancias dejadas de percibir*” por el importe de \$ 33.000, habrán de adicionarse los respectivos intereses desde la fecha de la sentencia de primera instancia (05.06.2008) y hasta su efectivo pago, de conformidad con lo dispuesto en la sentencia de grado.

4) Imponer las costas de ambas instancias en la forma expuesta en el considerando III. 7º) (art. 279 y 68 del CPCCN).

He aquí mi voto.

Por análogas razones, el Señor Juez de Cámara Dr. Alfredo Arturo Kölliker Frers adhiere al voto precedente.

Con lo que terminó este Acuerdo que firmaron los Señores Jueces de Cámara Doctores: Alfredo Arturo Kölliker Frers y María Elsa Uzal. Ante mí, Jorge Ariel Cardama. Es copia del original que corre a fs. 1/21 del libro N° 129 de Acuerdos Comerciales - Sala A.

Jorge Ariel Cardama

Prosecretario de Cámara

Buenos Aires, 12 de febrero de 2019.

Y VISTOS:



Poder Judicial de la Nación

1) Confirmar las sentencia de primera instancia en lo que respecta a la responsabilidad de “Austral”, “Aerolíneas Argentinas” y “HSBC La Buenos Aires Compañía de Seguros S.A.” por los fundamentos vertidos en este decisorio, de conformidad con lo establecido en el considerando III., apartados 4º) y 5º).

2) Modificar el pronunciamiento de primera instancia acogiendo el devengamiento de intereses sobre los rubros “*incapacidad sobreviniente*”, en la suma de \$ 450.000 y “*daño moral*”, en el importe de \$ 50.000 concedidos por la Sala D de este fuero, -ya firmes- y estableciendo que esos accesorios se liquidarán a la tasa y con el *dies a quo* explicitados en el considerando III., apartado 6º).

3) Dejar establecido a fin de evitar toda duda que en lo atinente a los rubros no apelados, a saber: “*daño emergente*”, por la suma de \$ 21.137,25 y “*lucro cesante - ganancias dejadas de percibir*” por el importe de \$ 33.000, habrán de adicionarse los respectivos intereses desde la fecha de la sentencia de primera instancia (05.06.2008) y hasta su efectivo pago, de conformidad con lo dispuesto en la sentencia de grado.

4) Imponer las costas de ambas instancias en la forma expuesta en el considerando III. 7º) (art. 279 y 68 del CPCCN).

5) Notifíquese a las partes y devuélvase a primera instancia.

6) A fin de cumplir con la publicidad prevista por el art. 1º de la ley 25.856, según el Punto I.3 del Protocolo anexo a la Acordada 24/13 CSJN y con el objeto de implementar esa medida evitando obstaculizar la normal circulación de la causa, hágase saber a las partes que la publicidad de la sentencia dada en autos se efectuará, mediante la pertinente notificación al CIJ, una vez transcurridos treinta (30) días desde su dictado, plazo durante el cual razonablemente cabe presumir que las partes ya habrán sido notificadas. Solo intervienen los firmantes por hallarse vacante el restante cargo de Juez de esta Sala (art. 109, Reglamento para la Justicia Nacional).

Alfredo A. Kölliker Frers

María Elsa Uzal

Jorge Ariel Cardama
Prosecretario de Cámara



Poder Judicial de la Nación

Fecha de firma: 12/02/2019

Alta en sistema: 28/03/2019

Firmado por: ALFREDO A. KÖLLIKER FRERS, JUEZ DE CAMARA

Firmado por: MARIA ELSA UZAL, JUEZ DE CAMARA

Firmado(ante mi) por: JORGE A. CARDAMA, PROSECRETARIO DE CAMARA



#22161964#222030251#20190221100014187