



Poder Judicial de la Nación
CÁMARA NACIONAL DE APELACIONES EN LO CIVIL Y
COMERCIAL FEDERAL – SALA II

Causa n° 6505/2017

TESTON, GRACIELA SUSANA c/ AEROLINEAS ARGENTINAS SA
s/INCUMPLIMIENTO DE CONTRATO

En Buenos Aires, a los 14 días del mes de septiembre de 2020, se reúnen en Acuerdo los señores jueces de la Sala II de esta Cámara para dictar sentencia en los autos del epígrafe. Conforme con el orden de sorteo efectuado, el doctor Alfredo Silverio Gusman dice:

I.- La señora Graciela Susana TESTON se presentó por derecho propio iniciando demanda de daños y perjuicios contra la empresa AEROLÍNEAS ARGENTINA S.A. como consecuencia del incumplimiento del contrato de transporte concerniente al vuelo de regreso desde la ciudad de Madrid a la ciudad de Buenos Aires previsto para el día 16 de septiembre de 2016 y cancelado a último momento por una medida de acción gremial directa –huelga- dispuesta por la Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas y la Unión de Aviadores de Líneas Aéreas -en adelante APLA y UALA-.

Para restañar su detrimento solicitó el reembolso de los gastos efectuados para regresar por sus propios medios a destino por la suma de EUROS TRES MIL QUINIENTOS SESENTA Y CUATRO (EUR 3.564) correspondiente a la compra de dos tickets aéreos desde la ciudad de Madrid, España, a la ciudad de Montevideo, Uruguay; de DÓLARES ESTADOUNIDENSES DOSCIENTOS OCHENTA (u\$s 280) en razón de dos tickets de transporte fluvial con la empresa Buquebus desde la ciudad de Montevideo a la Ciudad de Buenos Aires; PESOS URUGUAYOS OCHOCIENTOS (\$800) por el valor del taxi utilizado desde el Aeropuerto al puerto de la ciudad de Montevideo y la suma de PESOS CINCUENTA MIL (\$50.000) en concepto de daño moral (ver escrito de inicio a fs. 42/50).

II.- En el pronunciamiento de fs. 374/383 vta., el Señor Juez de primera instancia hizo parcialmente lugar a la demanda, condenando a

Aerolíneas Argentina S.A. a pagar a la parte actora la suma de PESOS

VEINTICINCO MIL (\$25.000) por daño moral y las sumas reclamadas de EUROS TRES MIL QUINIENTOS SESENTA Y CUATRO (EUR 3.564), DÓLARES ESTADOUNIDENSES DOSCIENTOS OCHENTA (u\$s 280) y PESOS URUGUAYOS OCHOCIENTOS (\$800), cabiendo la posibilidad de saldar estas tres últimas mediante la entrega de la cantidad de pesos argentinos necesaria para adquirir en el mercado libre de cambios al tipo vendedor, según cotización del Banco de la Nación Argentina, iguales cantidades a las mencionadas en moneda extranjera; siempre que no excedan el límite previsto por el art. 22 del Convenio de Montreal de 1999, con más sus intereses en la forma indicada en el Considerando VII y las costas del juicio (conf. art. 68 del Código Procesal). Todo ello, dentro del plazo de diez días desde que la sentencia quede firme.

Para decidir de ese modo, tuvo presente que no mediaban discrepancias entre las partes respecto de los extremos fácticos que originaron el litigio, es decir, la cancelación del transporte de retorno –vuelo AR1133- al que estaba comprometido la demandada, que debía salir desde el aeropuerto internacional de Barajas, en Madrid, España, con destino Ezeiza, Buenos Aires, Argentina el día 16 de septiembre de 2016; motivo que ocasionó los gastos en los que incurrió la accionante para poder regresar ese mismo día a su destino.

Así las cosas, luego de enmarcar el presente caso dentro de la esfera de responsabilidad contractual, consideró que si bien la cancelación reconocida obedeció al paro llevado a cabo por las agrupaciones sindicales de pilotos aéreos APLA y UALA, de la prueba producida no surgía que se haya configurado la hipótesis de “fuerza mayor” para dispensar la responsabilidad del transportista, ya que no había mediado la imprevisibilidad e inevitabilidad requeridas en el art. 1730 del Código Civil y Comercial para tener por configurado el *casus*. Por lo tanto, no habiéndose demostrado una causal eximente de la inejecución del contrato de transporte aéreo, dispuso que correspondía admitir el progreso de la acción y reconocer la procedencia de los rubros de la forma que lo hizo.

III.- La sentencia referida motivó la apelación articulada por la parte demandada a fs. 384, quien expresó agravios a fs. 409/413 vta., los que

Fecha de firma: 14/09/2020

Alta en sistema: 16/09/2020

Firmado por: ALFREDO SILVERIO GUSMAN, JUEZ DE CAMARA

Firmado por: EDUARDO DANIEL GOTTARDI, JUEZ DE CAMARA

Firmado por: RICARDO GUSTAVO RECONDO, JUEZ DE CAMARA



#30444314#266829662#20200907115651891



Poder Judicial de la Nación
CÁMARA NACIONAL DE APELACIONES EN LO CIVIL Y
COMERCIAL FEDERAL – SALA II

Causa n° 6505/2017

merecieron la réplica de la actora a fs. 415/416 vta. Por su parte, la accionante se alzó a fs. 387, pero su recurso fue declarado inadmisibile, conforme surge de la resolución obrante a fs. 407/407 vta.

Las quejas de Aerolíneas Argentina S.A. se centran principalmente en cuestionar la atribución de responsabilidad endilgada por el Magistrado de grado. En tal sentido, plantea que: a) Yerra el sentenciante en considerar que no se configura el supuesto de fuerza mayor, cuando se encuentra demostrado a través de la prueba informativa dirigida al Ministerio de Trabajo de la Nación que la medida cursada por las asociaciones gremiales resultó ser totalmente intempestiva; b) Resulta desacertado que el *a quo* considere que la trasportista no tomó ninguna medida tendiente a evitar la cancelación, cuando su parte llevó a cabo vastas reuniones sucesivas con los involucrados a fin de evitar la medida de fuerza, lo que demuestra su compromiso, buena fe y correcto accionar; c) El Juez de la instancia inferior soslaya que su parte actuó conforme lo establece la reglamentación aeronáutica vigente, otorgando a la actora y su acompañante su inclusión en un vuelo inmediato posterior hacia destino. Sin embargo, la propia actora optó por volver por otros medios, por lo que se le ofreció una compensación económica que fue rechazada sin motivos; d) No se debieron reconocer los rubros peticionados cuando el caso fortuito rompe el nexo de causalidad con los supuestos daños alegados; e) Tampoco corresponde otorgar el daño moral por no haber sido probado y ser de carácter restrictivo; f) A todo evento, cuestiona la suma concedida por dicho concepto por ser excesiva y g) Por último, disputa el modo de imposición de las costas, solicitando que sean impuestas en el orden causado.

IV.- Así planteada la cuestión, como punto de partida, corresponde aclarar que no se halla reñida en esta instancia la relación contractual que une a los litigantes ni los hechos que dieron origen al presente reclamo. ~~Para una mayor claridad, me refiero a que se encuentra reconocido el~~

contrato de transporte celebrado, consistente en los vuelos “AR 1132 EZE-MAD” de fecha 4 de septiembre de 2016 a las 23:55 hs. (ida) y “AR 1133 MAD-EZE” de fecha 16 de septiembre de 2016 a las 20:10 hs.(vuelta). Como así que, mientras el vuelo de ida no tuvo inconvenientes, el de retorno “AR1133”, que debía salir desde el aeropuerto internacional de Barajas, en Madrid, España, arribando al aeropuerto de Ezeiza, Buenos Aires, Argentina el 17 de septiembre de 2016, a las 04:20 hs. de la mañana, fue cancelado por una medida de fuerza gremial de las agrupaciones sindicales APLA y UALA que ocasionó un paro total de las actividades de Aerolíneas Argentina S.A. (ver escrito de inicio a fs. 43 y contestación de demanda a fs. 105/105 vta.).

A su vez, se encuentra acreditado que, ante la contingencia mencionada, la Sra. Graciela Susana TESTON, junto a su acompañante Sra. Verónica STREMIZ, quienes debían regresar por motivos laborales, por sus propios medios partieron desde España hacia Montevideo, Uruguay, el mismo 16 de septiembre de 2016, en el vuelo Air Europa UX045, con horario de despegue a las 22:55 hs. Luego, ambas pasajeras arribaron a la Argentina a través del transporte fluvial brindado por la empresa Buquebus el 17 de septiembre de 2016 a las 16:30 hs. del horario de Montevideo (ver demanda a fs. 43/44, documental original reservada en sobre –que tengo en vista- y contestaciones de oficio de Buquebus y Air Europa a fs. 127/143 y fs. 206, respectivamente).

Por ende, si bien no existe controversia respecto del incumplimiento del contrato de transporte aéreo celebrado, mientras la quejosa aduce la existencia de una razón de fuerza mayor eximente de responsabilidad, la actora, tal como se resolvió en la instancia de grado, considera que no se encuentra configurado el *casus*, debiendo responder por los daños y perjuicios generados.

IV.- Así las cosas, corresponde recordar que, en el contrato de transporte aéreo, existe un interés especial en la regularidad de los servicios. La demora y, peor aún la cancelación, en el cumplimiento de la traslación altera uno de los elementos determinantes del acuerdo de voluntades, de manera tal que constituye fuente de daños y perjuicios para quien soporta el





Poder Judicial de la Nación
CÁMARA NACIONAL DE APELACIONES EN LO CIVIL Y
COMERCIAL FEDERAL – SALA II

Causa n° 6505/2017
incumplimiento (conf. esta Sala, causa n° 6.690/06 “Saravi Alejandro José y otro c/ Air Madrid Líneas Aéreas S.A. s/ daños y perjuicios” del 31/03/10 y sus citas). Es que uno de los caracteres fundamentales del contrato de transporte aéreo es el valor celeridad y ello lo marca el cumplimiento de los horarios e itinerarios publicados y que constan en la reserva y documento de viaje (conf. VASSALLO, Carlos María, “Régimen jurídico reglamentario del usuario del Transporte Aéreo” Octubre de 2010 www.saij.jus.gov.ar Id SAIJ: DACC100080).

El Sistema de Varsovia dispone, a través de los arts. 19 y 20 de la Convención de Varsovia de 1929, que el transportador será responsable del detrimento causado por retraso en el transporte aéreo de pasajeros, salvo que demuestre que tomó todas las medidas necesarias para evitar el daño o que le fue imposible tomarlas (conf. esta Sala, causa n° 5.948/06 “Thisted Guillermo Adolfo c/ Aerolíneas Argentinas S.A. s/ daños y perjuicios” y acumulada: causa n° 5.949/06, “Casaretto Alfredo Eduardo c/ Aerolíneas Argentinas SA s/ daños y perjuicios” del 10/12/10). Funda la responsabilidad en la culpa, o sea, opta por una base subjetiva, de manera que impone el resarcimiento como consecuencia de un incumplimiento contractual, que de por sí tipifica la presencia de una culpa del transportista (conf. VIDELA ESCALADA, Federico N., “Manual de Derecho Aeronáutico”, ed. Zavalia, cap. 20, pág. 542).

En dicho sentido, la normativa referida al retraso del transporte de pasajeros -aplicable análogamente al supuesto de cancelación del vuelo- dispone expresamente que “...**el transportista es responsable del daño causado por retrasos en el transporte**”, salvo que pruebe “...**que él y sus dependientes y agentes adoptaron todas las medidas que eran razonablemente necesarias para evitar el daño o que les fue imposible, a uno y otros, adoptar dichas medidas**” (art. 19 del Convenio de Montreal de 1999, ~~norma utilizada por tratarse de un transporte internacional~~). De conformidad,

nuestro Código Aeronáutico establece que “...**el transportador es responsable de los daños resultantes del retraso en el transporte de pasajeros...**” (art. 141) y que “...**no será responsable si prueba que él y sus dependientes han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas**” (art. 142).

La reparación de los daños provocados por demora, desvíos o cancelaciones se encuentra, entonces, fundada en el tipo de responsabilidad subjetiva. Presentados cualquiera de esos supuestos, el transportista, en principio, se tiene que hacer cargo y a él le toca destruir esa presunción. A ese fin, deberá invocar y probar la existencia de una causal de exoneración de responsabilidad (conf. VIDELA ESCALADA, Federico N., “Manual de Derecho Aeronáutico”, op. cit., pág. 543).

En el *sub examine*, se alega la “fuerza mayor”, que surge, en buena medida, de los cauces propios del derecho común, institución a la que corresponde acudir por resultar compatible con la normativa aeronáutica (art. 2 del Código Aeronáutico). Para evaluar la real existencia del eximente, hay que apoyarse en los conceptos de imprevisibilidad e inevitabilidad (art. 1730 del Código Civil y Comercial de la Nación, normativa aplicable según el momento en que acaecieron los hechos). Por ende, es necesario evocar que para que se configure el *casus* el acontecimiento alegado debe ser imprevisible, inevitable, ajeno al deudor y representar un obstáculo absoluto para el cumplimiento de la prestación (conf. LLAMBÍAS, J.J., “Tratado de Derecho Civil- Obligaciones”, Tomo I, n° 189, pág. 234).

V.- En materia de transporte aéreo, sólo algunas pocas circunstancias extraordinarias limitan o excluyen la responsabilidad del transportador. Paso a analizar si en autos se presenta alguna. A ese fin, lo que debo dilucidar en este sufragio es si el motivo por el cual se canceló el vuelo de la accionante puede o no implicar la configuración del supuesto de fuerza mayor invocado. Me refiero a una causal de justificación que amerite la falta de responsabilidad defendida por la recurrente.



Poder Judicial de la Nación
CÁMARA NACIONAL DE APELACIONES EN LO CIVIL Y
COMERCIAL FEDERAL – SALA II

Causa n° 6505/2017

La excusa para incumplir de la aerolínea es el conflicto gremial que desembocó en la huelga y paro de actividades de pilotos de la demandada. Lamentablemente para los usuarios, el planteo que debo resolver no es novedoso. En numerosos casos hemos dicho que la huelga de los propios empleados de la compañía no es, en principio, equiparable al caso fortuito ni a la fuerza mayor como pretende la demandada y que, sólo en circunstancias excepcionales (que algunos autores han relacionado con revoluciones o estallidos sociales repentinos, vgr. LLAMBIAS, J.J. “Tratado de Derecho Civil-Obligaciones” 1973, Tomo I, n° 202, págs. 244 y ss.), puede el sujeto pasivo de la obligación eximirse de responsabilidad alegando la huelga (conf. Sala I, causa n° 7006/2013 “Gómez Masía, María Cecilia c/ Aerolíneas Argentinas S.A. s/ daños y perjuicios” del 30.10.18 y sus citas).

Por ende, al estar frente a “*UN CONFLICTO LABORAL DENTRO DE LA CIA.*”, tal como expuso el perito informático Fernando Abel CAVO (ver punto “a” de la experticia a fs. 246, aspecto que no fue objetado por la accionada), para que la huelga configure una fuerza mayor eximente de responsabilidad, la empresa aérea debe demostrar que el paro fue imprevisible e inevitable (conf. esta Cámara, Sala I, causa n° 6.363/07 “Toyos Héctor Alberto y otro c/ Iberia Líneas Aéreas de España SA s/ incumplimiento de contrato” del 16/03/10 y sus citas), incumbiendo, tal como dije, la prueba de esos extremos a la aerolínea (art. 377 del Código Procesal).

VI.- Ello así, adelanto que el análisis integral de las evidencias de autos, me lleva a compartir la conclusión del sentenciante de grado. Encuentro que resulta claro e impensado que dichos caracteres operen estando frente a un conflicto laboral interno que, por ende, no pudo ser desconocido, imprevisible e inevitable.

Para sustentar mi postura, tengo presente que la alegada prueba informativa dirigida al Ministerio de Trabajo de la Nación, lejos de sustentar la

eximición de su responsabilidad como pretende la aerolínea en su memorial (ver primer agravio a fs. 409 vta., último párrafo), sólo demuestra que la compañía de aviación sabía que atravesaba un conflicto gremial con “... *posibles medidas de acción directa dado el existente diferendo entre la Asociación y Aerolíneas Argentinas S.A.*”. Incluso, fue frente a dicho escenario que la propia accionada, en fecha 18 de agosto de 2016, requirió la intervención del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social de la Nación “...*a efectos de evitar la afectación de la prestación de servicio...*” (ver expediente n° 1.733.047/16 labrado por el Ministerio referido a fs. 261). Obsérvese que el texto de la nota es de casi un mes antes de la cancelación del vuelo de la actora, lapso más que suficiente para ir diseñando una alternativa acorde a las necesidades de la pasajera.

No tengo motivos para dudar de la intención de Aerolíneas en arribar a un acuerdo ni pongo en tela de juicio su compromiso y buena fe para conseguirlo (ver lo expuesto en sus agravios a fs. 410). Por cierto, aprovecho para señalar que, lo menos que pudieron hacer las autoridades de la demandada es celebrar reuniones reiteradas con los representantes gremiales, por lo tanto el agravio relatado en el Considerando III, identificado con letra “b”, carece de toda entidad para matizar la responsabilidad de la transportista. Pero más allá de eso, lo que aquí se está evaluando es si las consecuencias del conflicto pudieron ser previsibles. Y ello surge palmario de la propia probanza informativa que alega. Nótese que en todo momento de las tratativas conciliatorias la representación de APLA ratificó “*la adopción de medidas de acción directa ante la falta de respuesta empresarial*” (ver a fs. 291 y 294 las audiencias celebradas en fecha 7 y 15 de septiembre de 2016, es decir, nueve días antes y el día anterior al paro que originó la cancelación del vuelo de la accionante).

Por ende, descarto que Aerolíneas se pudo haber visto sorprendida por el hecho de que ante la falta de una propuesta superadora con la que se encontraban las partes al inicio de dichas actuaciones administrativas y frente a la conclusión del proceso de conciliación obligatoria en los términos de la Ley N° 14.786 sin solución alguna (ver el acta labrada en el expediente





Poder Judicial de la Nación
CÁMARA NACIONAL DE APELACIONES EN LO CIVIL Y
COMERCIAL FEDERAL – SALA II

Causa n° 6505/2017
administrativo a fs. 336/337), la representación sindical hizo efectivas las medidas de fuerza que venía anunciando.

Las notas periodísticas acompañadas a la causa administrativa, coincidentes con las aportadas por la oficiada S.A. La Nación, también corroboran la posibilidad latente de paros “*en el corto plazo*”, que no podía ser desconocida por la empleadora implicada (ver fs. 262 vta./264 y oficio librado al diario La Nación a fs. 150/171), a fin de adoptar las medidas pertinentes para perjudicar lo menos posible a los usuarios que habían contratado el transporte.

Por otro lado, en lo que atañe al carácter de “inevitabilidad” de la fuerza mayor, cabe decir que no sólo se alude a la imposibilidad de superarla, sino a la de informarle al público sobre el inconveniente con la debida anticipación y, en todo caso, reajustar sus vuelos atenuando las derivaciones negativas o bien diagramar alternativas con otras compañías aéreas (conf. esta Cámara, Sala III, causa n° 96/2006 “Bunodiére Paule Clotilde y otro c/ Aerolíneas Argentinas SA s/daños y perjuicios” del 30.3.10), situaciones que tampoco han sido alegadas ni mucho menos acreditadas.

Por el contrario, vislumbro que con suficiente antelación al viaje programado por la actora (por lo menos casi un mes, conf. surge del inicio de las actuaciones administrativas a fs. 261) la demandada tuvo pleno conocimiento del conflicto laboral fundado en las “paritarias” que ponía en riesgo el cumplimiento de la prestación a su cargo. No obstante ello, no tomó ningún curso de acción tendiente a evitar los perjuicios que, por la previsible medida, les ocasionaría a los pasajeros ni demostró que previno a sus usuarios de la situación conflictiva que la involucraba con el personal y tornaba aleatorio el cumplimiento de la prestación debida, no pudiéndose soslayar que su culpa, tal como vengo diciendo, se presume.

Además, como si ello no fuera suficiente, no puedo pasar por alto

la grosera contradicción en la que incurre la quejosa, quién en su memorial

aduce que “la medida cursada por las asociaciones gremiales resultó ser totalmente **intempestiva**” (ver primer rezongo a fs. 409 vta., último párrafo) cuando previamente, en la oportunidad de contestar la demanda, reconoció que “**es cierto que podría haber existido alguna posibilidad de la misma**” (sic., ver contestación de demanda a fs. 106, cuarto párrafo, el resaltado me pertenece).

Lo expuesto hasta aquí tira por la borda los intentos de la demandada de fundar que la medida cursada por las asociaciones gremiales implicó una causal de exoneración de su responsabilidad, sin que haya demostrado que la huelga que ocasionó la cancelación del vuelo que debía tomar la accionante fue para ella imprevisible e inevitable, vale decir, que no pudo prever su ocurrencia.

VII.- Finalmente, en lo que respecta a los lamentos de la accionada referidos a que el Juez de la instancia inferior soslaya que su parte actuó conforme lo establece la reglamentación aeronáutica vigente, otorgando a la actora y su acompañante su inclusión en un vuelo inmediato posterior hacia destino y frente a su negativa ofreciendo una compensación económica (ver lo expuesto a fs. 410 vta.), sólo puedo decir que tales extremos tampoco fueron acreditados, estando en su cargo tal demostración si pretendía eximirse o morigerar su responsabilidad (art. 377 del Código de rito).

A contrario *sensu*, de la prueba testimonial celebrada en autos, la cual no mereció objeción por parte de la quejosa, surge que la demandada no brindó alternativas ni asistencia alguna a la accionante. Basta ver lo expuesto por la deponente Sra. Verónica STREMIZ, quien acompañaba a la Sra. TESTON en su viaje, al sostener que la aerolínea sólo informó “... *que deberíamos aguardar en el aeropuerto entre 24 y 48 horas para ver si se podía solucionar el tema*” y que “*no solo no se nos ofreció trasladarnos a un hotel hasta tanto se pudiese resolver la situación sino que ni siquiera nos brindaron un refrigerio o asistencia mínima en el aeropuerto*” (ver respuestas sexta y séptima a fs. 250).

Por lo tanto, si mis colegas están de acuerdo, propongo la confirmación de la responsabilidad de la demandada por no haber acreditado



Poder Judicial de la Nación
CÁMARA NACIONAL DE APELACIONES EN LO CIVIL Y
COMERCIAL FEDERAL – SALA II

Causa n° 6505/2017

los extremos para tener por configurada una causal eximente de la inejecución del contrato de transporte aéreo ni haber brindado una solución razonable ante dicho incumplimiento.

VIII.- Corresponde, entonces, adentrarme en las quejas dirigidas a cuestionar la procedencia y cuantía de los rubros indemnizatorios.

8.1. En lo que atañe a los gastos efectuados por la accionante para arribar a destino por sus propio medios, debo decir que toda vez que la recurrente sustenta su rechazo en que el acaecimiento del caso fortuito rompería el nexo de causalidad con los supuestos daños alegados (ver lo dicho en su expresión de agravios a fs. 411 vta., segundo párrafo), al desestimarse la configuración del *casus* –tal como expuse en el Considerando VI-, dicho planteo deviene abstracto.

8.2. Respecto del rubro “daño moral”, he de señalar que los cuestionamientos vertidos por la demandada, que se limitan a expresiones genéricas como “*la ausencia de acreditación*”, “*el carácter restrictivo del rubro*” y la abultada cuantificación (ver segundo agravio a fs. 411/412 vta.) trasuntan el camino de la mera discrepancia con lo decidido por mi colega de grado, sin surgir que haya realizado una crítica idónea de los fundamentos del fallo, que permita revisar la sentencia de grado (art. 265 del Código Procesal).

Para no pecar de excesivamente formal, deseo destacar que, además, lo resuelto en la anterior instancia no merece objeciones. Estamos frente a un rubro de carácter resarcitorio, tal como sostiene esta Sala desde antaño (confr. causa n° 4412 del 1.4.77) cuya configuración deviene ínsita frente al incumplimiento contractual reconocido. Es decir, se trata de resarcir las presumibles molestias e incomodidades propias de la inejecución, sin que haya necesidad de que se rinda prueba alguna al respecto. Se trata de la reparación de la pérdida de tiempo que no es otra cosa que pérdida de vida, la

cual está asociada, indefectiblemente, a la cancelación del vuelo (conf. esta Sala, causa n° 5.667/93 “Blanco Margarita Susana c/ Viasa Venezuelan International Airways y otro s/ incumplimiento de contrato” del 10/04/97).

Si el pasajero se aviene a las condiciones del contrato, de la Convención de Varsovia y del Código Aeronáutico, lo hace con la expectativa de que su tiempo vital será recortado en una determinada medida y no más allá. Toda su actividad, tanto personal como profesional, está centrada en esa previsión. Entonces, probado el contrato de transporte y la cancelación para abordar el vuelo desde Madrid a Buenos Aires, se da por sentado la existencia del agravio moral (conf. doctrina de esta Cámara, Sala III, causa n° 6.002/05 “Borlenghi Norberto Jorge y otros C/ Cubana de Aviación SA s/ daños y perjuicios” del 19/02/08)

La posición de la demandada es más reprochable aún ante la referida falta de respuesta idónea de la aerolínea. Cuando una compañía aérea incurre en incumplimiento contractual, incluso cuando este se debiera a causas de fuerza mayor (que no es el caso en el presente juicio), es la compañía de aviación incumplidora la que debe hacer todo lo posible para que los pasajeros frustrados por su incumplimiento puedan continuar el viaje lo antes posible y asegurarles las comodidades mínimas durante la espera, siendo que, tal como dije, nada de eso fue acreditado por la demandada (conf. esta Cámara, Sala III, causa n° 3538/98 “Surballe Rossana Cecilia y otros c/ Lufthansa Líneas Aéreas Alemanas s/ incumplimiento de contrato” del 21/12/99). Antes bien, la incertidumbre y desatención que surge de la respuesta dada a la pasajera ante la cancelación del vuelo (ver prueba testimonial ya referida, respuestas sexta y séptima a fs. 250), dejándola librada a la buena de Dios, no hace más que corroborar la presencia del daño extrapatrimonial en la frustrada usuaria.

Por consiguiente, corresponde confirmar la procedencia del monto de la indemnización del daño moral establecido en la instancia de grado.

X.- Por último, en lo que respecta al agravio relativo al modo de fijación de las costas, debo decir que teniendo en cuenta que la demandada ha resultado vencida y no ha brindado razón alguna para apartarse del principio



Poder Judicial de la Nación
CÁMARA NACIONAL DE APELACIONES EN LO CIVIL Y
COMERCIAL FEDERAL – SALA II

Causa n° 6505/2017
objetivo de derrota (arg. art. 265 del Código Procesal) considero que los gastos causídicos ocasionados fueron debidamente encargados a la emplazada (art. 68 del Código Procesal).

XI.- Por lo expuesto, voto por: Rechazar el recurso de apelación de Aerolíneas Argentina S.A. en todos sus términos. En consecuencia, por confirmar la sentencia apelada, con costas de Alzada a cargo de la demandada vencida (art. 68 del Código Procesal).

Los doctores Eduardo Daniel Gottardi y Ricardo Gustavo Recondo por razones análogas a las expuestas por el doctor Alfredo Silverio Gusman adhieren al voto que antecede.

En virtud del resultado que instruye el Acuerdo que antecede, esta sala **RESUELVE**: Rechazar el recurso de apelación de Aerolíneas Argentina S.A. en todos sus términos. En consecuencia, confirmar la sentencia apelada, con costas de Alzada a cargo de la demandada vencida (art. 68 del Código Procesal).

Pasen los autos a resolver los recursos interpuestos contra la regulación de honorarios.

Regístrese, notifíquese y, oportunamente, devuélvase.

ALFREDO SILVERIO GUSMAN

EDUARDO DANIEL GOTTARDI

RICARDO GUSTAVO RECONDO

