



Poder Judicial de la Nación

CAMARA CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL- SALA I

**CAUSA N° 12698/2006/CA1 MENDIZABAL MARTIN C/ AERO CLUB
MARCOS JUAREZ Y OTROS S/ DAÑOS Y PERJUICIOS**

Juzgado n° 3

Secretaría n° 6

En Buenos Aires, a los 27 días del mes de noviembre de 2020, se reúnen en Acuerdo los jueces de la Sala I de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal para emitir sentencia en los autos citados en el epígrafe y, de conformidad con el orden del sorteo efectuado, el doctor **Alfredo Silverio Gusman** dice:

I.- La sentencia de fs. 898/908 admitió la excepción de falta de legitimación pasiva opuesta por el AERO CLUB MARCOS JUAREZ, con costas a cargo del actor. A su vez, hizo lugar parcialmente a la demanda deducida por el señor MARTÍN MENDIZÁBAL contra el ESTADO NACIONAL -ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (en adelante, la ANAC)-, condenándolo a pagar, en la forma prevista por el art. 22 de la Ley N° 23.982, la suma de pesos sesenta y siete mil ciento setenta y siete con ocho centavos (\$67.177,08), con más los intereses indicados en el Considerando VII. Las costas de esa relación procesal fueron impuestas en el orden causado.

Para resolver de tal modo, el *a quo* tuvo por acreditado que el actor es propietario de la aeronave BEEHCRAFT, modelo V-35-B, número de serie D-9704, matrícula LV-LRB, desde el 17 de marzo de 1997. También tuvo por probado que el 30 de noviembre de 2004, en el Aeródromo Marcos Juárez, Provincia de Córdoba, el accionante con la ayuda de otra persona ubicó manualmente la aeronave en la plataforma frente a la zona de hangares privados y del aeroclub y, luego de poner en marcha el motor e iniciar rodaje, pasó la rueda de nariz de la aeronave por sobre la tapa de un hidrante e hizo que la rueda se introdujera en el alojamiento de la manguera para la carga de combustible. Ello provocó que la hélice hiciera contacto con la superficie de hormigón y sufriera daños de importancia, lo que a su vez habría generado daños al motor.



Para admitir la excepción de falta de legitimación pasiva deducida por el Aero Club de Marcos Juárez, sostuvo que de los permisos N° 70/75 y 05/04 no se verificaba que esa parte dispusiera del uso de la zona donde ocurrió el siniestro ni tampoco que tuviera a cargo el mantenimiento de la plataforma de hidrantes. Las costas de la relación aeroclub-actor fueron impuestas a este último.

En cuanto a la responsabilidad del Estado Nacional (representado inicialmente por la Fuerza Aérea Argentina y luego por la ANAC), el Magistrado de la anterior instancia consideró que resultaba de aplicación al caso el art. 1113, segundo párrafo, última parte, del Código Civil. Luego, analizó la prueba rendida en autos -en especial, la investigación técnica de accidentes de aviación civil y la inspección ocular realizada por el Juez Federal de Bell Ville en el aeródromo-, y concluyó que se encontraba suficientemente probada la culpa concurrente de ambas partes. Ello, por cuanto consideró que había existido una adecuada señalización de las zonas del aeródromo y de la prohibición de transitar en marcha (lo que evidenciaba el actuar negligente del actor), pero también que se verificaba una falta de mantenimiento de la tapa del hidrante (lo que determinaba la responsabilidad del Estado Nacional, en su calidad de guardián o dueño de la cosa). Por último, estimó que la responsabilidad por el daño generado a la aeronave debía ser soportada en partes iguales.

En cuanto a la extensión del resarcimiento, destacó que las pruebas arrojadas a la causa bastaban para tener por acreditado el adecuado nexo causal que existió entre el evento ocurrido y la erogación de los gastos para la reparación de los daños causados al avión. Por tal razón, otorgó por aquel concepto la suma de \$38.115,56 y, por la desvalorización del avión, el monto de \$29.061,52, cantidades que fueron fijadas teniendo en cuenta la culpa concurrente establecida en partes iguales (50%). Finalmente, desestimó lo peticionado en concepto de “privación de uso” por falta de prueba.

II. Dicha sentencia fue materia de apelación por la actora a fs. 921, quien expresó agravios a fs. 940/948, los que fueron replicados por parte del Aero Club Marcos Juárez a fs. 954/959 y del Estado Nacional a fs. 960/962. Asimismo,





Poder Judicial de la Nación

CAMARA CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL- SALA I

el Estado apeló el fallo mediante el recurso de fs. 922 y expresó sus quejas a fs. 936/939, las que originaron la contestación de la demandante a fs. 965/972 y del Aero Club de Marcos Juárez a fs. 953. También, median recursos contra los honorarios a fs. 916, 918/920 y 926.

Las quejas de la accionada se refieren, en sustancia, a que: **a)** No resulta acertada la atribución de responsabilidad a su parte, pues el actor realizó una conducta que se encontraba prohibida, ya que no contaba con autorización para realizar la maniobra de la que derivó el siniestro. Entiende que esa circunstancia la exime de la responsabilidad que se le imputa como “guardián de la cosa”, de conformidad con lo prescripto por el artículo 1113 del Código Civil. **b)** Se agravia de que se le haya atribuido el 50% de responsabilidad por el hecho, toda vez que si se hubieran acatado las indicaciones, a pesar de no encontrarse fijadas las tapas de los hidrantes, los daños no se habrían provocado o habrían tenido menor magnitud.

Por su parte, las quejas de la demandante se refieren, en sustancia, a que: **a)** La fundamentación del decisorio omite palmariamente la prueba relevante -expediente de investigación técnica- y prescinde de analizar y considerar el informe final cuya aprobación y remisión fue dispuesta por el Presidente de la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil (en adelante, JIAAC); **b)** Se queja de la admisión de la excepción de falta de legitimación pasiva opuesta por Aero Club de Marcos Juárez, pues el Magistrado omitió considerar que tanto el personal del aeródromo como los miembros de la comisión directiva manifestaron a la JIAAC que los surtidores, hidrantes y el expendio de combustible estaban a cargo del Aero Club, circunstancia que también surgiría del Permiso de Uso N° 70/95. Asimismo, entiende que el Aero Club fue plenamente responsable por el accidente ya que reviste la calidad de guardián de la cosa que produjo el daño; **c)** El *a quo* estableció la culpa concurrente siendo que del expediente de investigación como del informe final, la JIAAC dictaminó que el señalamiento en la zona del siniestro era inadecuado; **d)** El accidente no se produjo por no estar adaptado para desempeñarse como piloto, ya que el siniestro se habría producido de la misma manera en función del mal estado de las tapas de



los hidrantes. Para el caso que este Tribunal entienda que existe culpa del actor, solicita se morigere su grado de participación culpable; **e)** Se queja de que el rubro desvalorización de la aeronave haya sido traducido a pesos a la fecha de la realización de la pericia técnica toda vez que lo perjudica económicamente e implica desconocer que, en el mercado, las aeronaves cotizan en moneda extranjera. Solicita la conversión de ese rubro a la cotización del dólar estadounidense a la fecha de la liquidación y, en subsidio, que se realice a la fecha de dictado de la sentencia; **f)** Yerra el *a quo* al rechazar el rubro “privación de uso”, pues durante el lapso de 5 meses y 11 días se vio privado de utilizar la aeronave por su reparación; y, finalmente, **g)** Cuestiona la imposición de costas a su parte por la admisión de la excepción de falta de legitimación pasiva opuesta por el Aero Club Marcos Juárez y la distribución en el orden causado y los honorarios de los peritos en el 50% en la relación con el Estado Nacional. Peticiona que, en el caso de que no prosperen sus agravios, se impongan las costas al Estado Nacional en razón de que se encontró obligada a accionar judicialmente para obtener el reconocimiento de las indemnizaciones reclamadas.

III.- En primer lugar, pongo de relieve que no ha sido puesto en tela de juicio la existencia del hecho generador del daño, pues las demandadas no discutieron que el accidente denunciado por el actor efectivamente acaeció. Ello limita el conocimiento de esta Alzada a aquellas cuestiones vinculadas a la responsabilidad derivada del hecho dañoso ya que tanto los agravios del Sr. MENDIZÁBAL como los del Estado Nacional se encuentran dirigidos a cuestionar el rol asignado a cada una de las partes en la sentencia de grado (arg. arts. 271 y 277 del C.P.C.C.N).

Un orden lógico me lleva a analizar en segundo lugar la queja vinculada al acogimiento de la excepción de falta de legitimación pasiva articulada por el codemandado Aero Club Marcos Juárez.

Adelanto que coincido con la solución adoptada por mi colega de la anterior instancia dado que el análisis de diversas pruebas aportadas a la causa





Poder Judicial de la Nación

CAMARA CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL- SALA I

revela que la zona en la cual se produjo el siniestro era ajena al ámbito de incumbencia del aeroclub demandado.

En efecto, al momento de los hechos se encontraba vigente el Permiso de Uso N° 70/95 (Disposición de Aprobación N° 83/95), por el cual se facultó al Aero Club Marcos Juárez a ocupar determinados espacios del Aeródromo de esa ciudad (cfr. fs. 777/784). Es cierto lo que indica el accionante, en cuanto a que dicho acto administrativo coloca sobre el permisionario el deber de reparar y conservar los edificios otorgados, así como de adoptar todas las medidas de seguridad que resulten aconsejables para reducir al mínimo los riesgos de accidentes en el aeródromo (v. cláusulas N° 14 y N° 16). Sin embargo, ese dato no conduce necesariamente a la imputación de responsabilidad hacia el aeroclub demandado, pues de la disposición citada no surge que el área donde ocurrió el siniestro (plataforma de hangares) forme parte de los espacios otorgados al beneficiario del permiso.

De hecho, al observar los croquis elaborados por la JIAAC en el marco de su investigación (cfr. fs. 15 y 17 del Expte. N° 2.364.002, reservado y que tengo a la vista), constato que las tapas de los hidrantes para la carga de combustible se encuentran ubicadas en una zona próxima a los “hangares privados”. Esa área es ajena al Aero Club Marcos Juárez y -al menos a la época del siniestro- habían sido concesionados a terceros que no fueron demandados en este pleito (en este sentido, ver inspección ocular del Sr. Juez Federal de Bell Ville, que luce fs. 12 del Expte. 9-O-10, el cual se encuentra reservado y también tengo a la vista).

Más allá de lo expuesto, considero relevante mencionar dos cuestiones que me convencen de que la solución adelantada es la correcta.

Por un lado, como oportunamente fue señalado por el *a quo*, surge de este expediente que, unos meses antes de que ocurriera el accidente, la Fuerza Aérea había realizado tareas de pintado de pista, **plataforma** y calles de rodaje del aeródromo (cfr. informe de fs. 806/814; esp. fs. 809, 811 y 813). Ese hecho es relevante porque, al hacerse cargo de tales labores de mantenimiento en la zona



del siniestro, el propio concedente evidenció que no se trata de una de las locaciones de incumbencia del aeroclub demandado.

Por el otro lado, me interesa poner de resalto que el Estado Nacional, en su carácter de propietario del Aeródromo y concedente del Permiso, en ningún momento endilgó responsabilidad alguna al Aero Club Marcos Juárez por los hechos de autos, así como tampoco le atribuyó un incumplimiento de sus deberes como permisionario. Ello ratifica lo expresado, en cuanto a que el área donde ocurrió el accidente no se encontraba a cargo del aeroclub.

En consecuencia, entiendo que corresponde desestimar el agravio formulado por la parte actora en este punto y admitir el acogimiento de la excepción de falta de legitimación pasiva articulada por la codemandada Aero Club Marcos Juárez.

IV.- Establecido lo que antecede, me ocuparé del análisis de la responsabilidad imputada a la codemandada Estado Nacional -ANAC-, ya que ambas partes expresaron agravios por el modo en que el Magistrado de grado resolvió ese aspecto de la pretensión.

IV.1.- Comenzaré por aclarar que considero acertado aplicar al caso el supuesto de responsabilidad objetiva previsto por el art. 1113, segundo párrafo, segunda parte, del Código Civil derogado.

En efecto, entiendo que la norma referida es aplicable al pleito, por cuanto se encuentra demostrado que la tapa del hidrante que provocó el siniestro **no estaba asegurada y sus bisagras estaban rotas y corroídas** (en este sentido, ver las fotografías reservadas en sobre blanco), siendo esa condición la que provocó que, cuando la aeronave pasó por encima de la tapa, ésta se desplazara y la rueda del vehículo cayera en el receptáculo (cfr. Informe Final de la JIAAC que en copia luce a fs. 389/398, esp. ptos. 1.10.7, 2.1.4, 3.2, 4.2.2). En tales términos, es claro que la tapa en cuestión presentaba **vicios o defectos** que la volvían impropias para su destino (cubrir la cavidad) y, por ende, **riesgosa** para terceros.

En este sentido, debo aclarar que el hecho de que el receptáculo y su tapa sean cosas inertes no constituye obstáculo alguno para considerarlas





Poder Judicial de la Nación

CAMARA CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL- SALA I

“riesgosas”. Conforme lo ha resuelto recientemente la Corte Suprema de Justicia de la Nación, el carácter inerte de la cosa no obsta a la aplicación del artículo 1113, segundo párrafo, segunda parte, del Código Civil, siempre y cuando la víctima demuestre la existencia del vicio o riesgo y la relación de causalidad entre uno u otro y el perjuicio. En palabras del Alto Tribunal, “...*el damnificado debe probar que la cosa jugó un papel causal, acreditando -cuando se trata de cosas inertes- la posición o el comportamiento anormales de la cosa o su vicio, pues en el contexto del 2º párrafo, última parte, del artículo 1113 del Código Civil, son tales circunstancias las que dan origen a la responsabilidad del dueño quien podrá eximirse total o parcialmente de esta, acreditando la culpa de la víctima o de un tercero por quien no debe responder*” (CSJN, causa “Bergerot, Ana María c/ Salta, Provincia de y otros s/ daños y perjuicios”, del 12.12.2019).

En el caso, tales presupuestos han sido debidamente acreditados mediante diversas pruebas rendidas en la causa (especialmente el informe de la JIAAC arriba citado), lo que -en principio- torna operativa la responsabilidad objetiva del Estado Nacional, en tanto dueño de la cosa viciosa y riesgosa.

Hasta este punto, considero acertada la solución alcanzada por el *a quo*, quien atribuyó responsabilidad a la accionada con sustento en argumentos similares.

IV.2.- Ahora bien, tal y como lo refiere la Corte Suprema en el pasaje antes citado, el art. 1113 del Código Civil permite que el dueño o guardián de la cosa riesgosa o viciosa se exima total o parcialmente de su responsabilidad si acredita la culpa de la víctima o de un tercero por quien no debe responder. Corresponde, entonces, determinar si la demandada ha demostrado tales extremos a fin de liberarse, cuanto menos parcialmente, de la responsabilidad que se le imputa.

Al respecto, es importante recordar que el Magistrado de primera instancia estableció la culpa concurrente de ambas partes, a razón de 50% en cabeza de cada una; es decir, que consideró que existían razones para eximir parcialmente a la demandada de su responsabilidad, con fundamento en el hecho de la propia víctima.



Para resolver de esa forma, hizo mérito de diversas pruebas habidas en la causa (en particular, el Informe Final de la JIAAC, la inspección ocular realizada por el Juez Federal de Bell Ville en el Aeródromo de Marcos Juárez y los testimonios recabados en la Ciudad de Bell Ville en el marco de los Exptes. 8-O-10 y 9-O-10). A partir de tales evidencias, concluyó que se encontraba suficientemente acreditado el actuar negligente del señor Martín MENDIZÁBAL, sustancialmente por dos motivos: En primer lugar, consideró que había existido una adecuada señalización de las zonas del Aeródromo y de la prohibición de transitar en marcha en la plataforma de hangares. En segundo término, tuvo en cuenta que el actor no estaba adaptado para desempeñarse como piloto al mando desde octubre de 1998.

Esta decisión también ha sido motivo de agravio, tanto por parte de la actora -quien reclama que se la revoque y se decrete la responsabilidad total del Estado por el hecho de marras-, como de la demandada -quien petitiona que se la exima íntegramente de la responsabilidad atribuida-.

En uso de las atribuciones que me confiere el art. 386 del Código Procesal, debo señalar que la apreciación de la prueba producida por las partes me lleva a una conclusión distinta en torno al rol que tuvo el hecho de la víctima en el suceso de autos. En este sentido, observo que no se han valorado en toda su dimensión las conclusiones a las que arribó la JIAAC en el Informe Final antes referenciado. Así lo pienso porque el *a quo* interpretó que había existido una **adecuada señalización** de las zonas del Aeródromo y de la prohibición de transitar en marcha en la plataforma de hangares, pese a que de las conclusiones de la investigación, entiendo que surge lo contrario.

En efecto, en el punto 1.10.6 del informe se expresó: *“La plataforma de hangares, aeroclub y privados, no tiene el señalamiento que indique desde y hasta dónde se pueden operar las aeronaves con los motores en marcha”*. A su vez, en el punto 2.2.1 se asentó: *“De las comprobaciones realizadas en el lugar, se evidencia falta de señalamiento claras, estableciendo si es o no una plataforma para el estacionamiento de aeronaves”*. Seguidamente, en el punto 2.2.2, se señaló que *“Al no existir carteles de advertencia entre el área de movimiento del*





Poder Judicial de la Nación

CAMARA CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL- SALA I

aeródromo y el ingreso al sector privado/aeroclub, los pilotos no están debidamente alertados de los obstáculos o peligros latentes en el lugar de circulación en ese sector, durante las maniobras en tierra”. En el mismo sentido, en el punto 2.2.3 el Director de Investigaciones de la JIAAC expresó que, “*Si bien el cartel de ‘PROHIBIDO TRANSITAR EN MARCHA SOBRE LA PLATAFORMA DE HANGARES – GRACIAS’ es bien visible en la plataforma del aeroclub, no lo es hacia el sector privado, pudiendo crear dudas de interpretación en los pilotos que no operan normalmente en el aeródromo de Marcos Juárez*”. Como conclusión, en el punto 2.2.4, la junta de especialistas sostuvo: “*Por lo expresado es posible considerar que existe una situación confusa sobre si el espacio frente a los hangares es o no una plataforma, para el tránsito y estacionamiento de aeronaves*”.

De esta manera, lejos de considerar que la zona donde ocurrió el siniestro estaba debidamente señalizada (como lo resolvió el *a quo*), la JIAAC dictaminó que el “*inadecuado señalamiento de la zona frente a los hangares*” había operado como un **factor contribuyente** del accidente protagonizado por el actor (ver punto 3.2).

A esta altura, debo aclarar que no paso por alto que el *a quo* basó su decisión en otros elementos del expediente, tales como la inspección ocular del Juez Federal de Bell Ville y las declaraciones testimoniales recabadas en la Provincia de Córdoba. Sin embargo, a la hora de valorar si la señalización habida en el aeródromo era “adecuada”, parece razonable reconocerle una mayor eficacia convictiva a las conclusiones de la JIAAC, por tratarse del **organismo técnico** encargado de llevar a cabo la investigación de los accidentes de aviación de aeronaves civiles (art. 185 del Código Aeronáutico y art. 1º del Decreto N° 934/70). Dicho cuerpo se expide sobre cuestiones técnicas específicas que, por cierto, exceden los conocimientos exigibles a quienes integramos la magistratura. En respaldo de esa solución, cabe poner de resalto que la Corte Suprema de Justicia de la Nación ha expresado que las constancias de los expedientes de la JIAAC “*resultan decisivas*” y su “*valor probatorio es de primera importancia*” (CSJN, causa “Marino, Rosario Nélica c/ Provincia de Buenos Aires”, del



26.05.1977). Ello refuerza lo dicho, en cuanto a que debe reconocerse un mayor peso a la opinión de la Junta, frente a otros elementos de prueba que, sin ánimo de menospreciarlos, no están dotados del mismo rigor técnico que aquel ente especializado.

En definitiva, no resulta acertada la atribución de “culpa concurrente” que ha realizado el Magistrado de la anterior instancia, por cuanto esa decisión se basó en una supuesta “*adecuada señalización de las zonas del Aeródromo y de la prohibición de transitar en marcha en la plataforma de hangares*” (cfr. fs. 905vta. *in fine*) que no fue tal, a tenor de lo expresado por la JIAAC en su Informe Final.

IV.3.- En el mismo sentido, entiendo que el hecho de que el accionante no estuviera adaptado para desempeñarse como piloto al mando de la aeronave (cfr. Fs. 906) tampoco puede constituirse como un argumento para atribuirle responsabilidad por el accidente ocurrido.

En esta línea, surge del mismo Informe Final de la JIAAC antes citado que “*...es posible asumir que el accidente no [estuvo] relacionado con la operación de la aeronave*” (punto 2.1.7), así como que “*...el accidente no [estuvo] relacionado directamente con el cumplimiento de las exigencias establecidas en las NOCIA*” (punto 4.1.1). En otras palabras, el siniestro se habría producido de igual modo aun cuando el actor hubiese cumplido con la reglamentación citada, lo que me lleva a descartar algún **vínculo causal adecuado** entre la omisión de realizar sus adaptaciones como piloto y el evento que produjo los daños.

En conclusión, considero que en el caso la conducta desplegada por la víctima no tiene aptitud para eximir al demandado, ni total ni parcialmente, de la responsabilidad que se le imputa. Por tal razón, corresponde acoger los agravios formulados por la actora con relación a este punto, desestimar los planteados por la demandada y modificar la sentencia de la anterior instancia en tanto le imputó “culpa concurrente” a MENDIZÁBAL por el siniestro ocurrido, atribuyéndole al Estado Nacional **la totalidad de la responsabilidad** por el accidente que experimentó el demandante.





Poder Judicial de la Nación

CAMARA CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL- SALA I

V.- En lo relativo al agravio formulado por la actora en relación a la suma otorgada en concepto de “desvalorización de la aeronave”, corresponde señalar que, en principio, la labor judicial debe ceñirse a la apreciación pericial. Pero también debe valorar su contenido de acuerdo a la competencia del experto, los principios científicos en que se funda el informe, la aplicación de las reglas de la sana crítica a sus conclusiones y fundamentos, las observaciones o impugnaciones que se hagan al dictamen y el contenido de los demás elementos de convicción que se desprendan de la causa que corroboren o controviertan aquél (cfr. art. 477 del Código Procesal Civil y Comercial). De manera tal que, en tanto la materia sometida a peritación -por su naturaleza eminentemente técnica- excede los conocimientos propios de un juez, el apartamiento de sus conclusiones requiere razones serias y elementos objetivos que acrediten la existencia de errores de entidad que justifique prescindir de sus datos (cfr. PALACIO, L. “Derecho Procesal Civil”, 4ta. Reimpresión, T. IV, pág. 720).

Pues bien, al consultarse al experto acerca de si el accidente ocurrido producía una desvalorización en el precio de venta de la aeronave, el perito sostuvo que *“luego del accidente el precio de reventa del avión conlleva una depreciación estimada en el 5%”* (cfr. fs. 662, ratificada a fs. 680/681).

A partir de ese dictamen, para determinar la suma indemnizatoria del presente rubro, el Magistrado de primera instancia tuvo en cuenta que el ingeniero CAFARO informó que, a la fecha de presentación de la pericia (20.05.2015), el valor de mercado de la aeronave del actor era de U\$S 130.467 (cfr. fs. 663). Sobre ese monto, calculó el 5% de depreciación del vehículo y pesificó el resultado de acuerdo al valor del dólar a esa fecha. Con esos elementos, el capítulo de “desvalorización de la aeronave” fue tasado en la suma total de \$58.123,04, la que luego fue reducida en un 50% en razón de la culpa concurrente decidida en la sentencia.

Con relación a las quejas de la actora (individualizadas como agravio “d”), es del caso señalar que según los usos y costumbres propios del campo en que ambienta este litigio, todo lo concerniente al negocio aeronáutico -valor de aviones, servicio de reparaciones, repuestos, tarifas, etc.-, al igual que lo que



acontece en el comercio marítimo, aun cuando pueda llegar a ser expresado en pesos, encuentra en la plaza local su real manifestación ya sea en dólares estadounidenses o en su equivalente en moneda nacional según el tipo de cambio vigente en el mercado (conf. esta Cámara, Sala II, causa N° 1508/98 “Alas del Sur SA c/ Estado Nacional – Fuerza Aérea Argentina s/ daños y perjuicios”, del 12.08.2008; en el mismo sentido, esta Sala, causa N° 8726/2008 “Estado Nacional Estado Mayor Gral. de la Fuerza Aérea c/ Scropo Francisco y otro s/ Daños y Perjuicios”, del 16.05.2017).

Los cálculos realizados en la sentencia de primera instancia se condicen con lo expresado precedentemente, ya que, para establecer la indemnización, el Sr. Juez tomó en cuenta el valor de la aeronave en dólares estadounidenses y la convirtió a moneda nacional de acuerdo a la cotización que consideró aplicable al caso. De tal modo, no encuentro motivo para apartarme de la decisión de expresar la condena en moneda nacional, más aun teniendo en cuenta que el reclamo de autos fue expresado en ese mismo signo monetario por el propio reclamante (cfr. fs. 66vta./67).

Tampoco encuentro razones para modificar la fecha que ha tomado el Juez de grado para convertir los dólares a moneda nacional. En ese sentido, parece razonable el momento elegido por el sentenciante (esto es, la fecha del informe pericial), ya que el valor de la aeronave fue tasado precisamente a esa época; y es presumible que, en el transcurso de los últimos cinco años, haya mermado en su valor. Por ende, no puede pretender el recurrente que se le reconozca el valor del vehículo conforme una tasación que data del año 2015 y, a la vez, que se aplique la cotización del dólar que rige en la actualidad.

Por lo demás, la solución criticada luce como equitativa, toda vez que no tuvo en cuenta el valor del dólar a la fecha del episodio (30.11.2004) sino a la de la última tasación de la aeronave que surge del expediente (20.05.2015).

Por lo expuesto, corresponde desestimar los agravios del actor en este aspecto.





Poder Judicial de la Nación

CAMARA CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL- SALA I

VI.- En cuanto a la queja del accionante por no haberse admitido el rubro “privación de uso”, adelanto que no comparto lo resuelto por el *a quo* en cuanto entendió que la prueba rendida en la causa era insuficiente para admitir ese capítulo indemnizatorio.

En este sentido, considero que la sola privación del vehículo afectado a un uso particular produce por sí misma una pérdida susceptible de apreciación pecuniaria que debe ser resarcida como tal, sin necesidad de prueba específica (en este sentido, aunque referido a un automotor, CNCom., sala D, causa “Riggio, Rosario y otro c. Ford Argentina S.A. s/ordinario”, del 23/10/2012). Y ello es así, porque en general quien es dueño de una aeronave la tiene para utilizarla y la privación indica la necesidad de reemplazo. Ante ello, la sola indisponibilidad basta para demostrar el daño (conf. esta Sala, causa N° 8726/2008 antes citada), por tratarse de una consecuencia ordinaria del hecho o la omisión que causó el daño.

En tales términos, lo que debe examinarse es si el accionante ha acreditado que se vio impedido de utilizar su vehículo, pues en tal caso, el menoscabo resultante de la privación podrá ser presumido aun si no logra ser demostrado.

Entiendo que en autos aquel extremo puede ser corroborado mediante ciertas pruebas de la causa que dan cuenta de las reparaciones que debieron realizarse a la aeronave, ya que tales arreglos necesariamente acarrearán cierto lapso de indisponibilidad del vehículo. En este sentido, el perito ingeniero mecánico aeronáutico informó al tribunal que “*existen registros de reemplazo de hélice y desarmado y armado de motor*” (cfr. fs. 660, respuesta “b”); así como que “*los daños del avión y las reparaciones del mismo se corresponden al siniestro de autos*” (cfr. respuesta “c”). A su vez, expresó que, para su reparación, la aeronave debió ser trasladada desde Marcos Juárez (Provincia de Córdoba) hacia Don Torcuato (Provincia de Buenos Aires), a cuyos efectos debió ser acondicionada por personal habilitado por la Autoridad de Aplicación (cfr. respuesta d).

La misma impresión me causa la lectura de la declaración testimonial del señor José Martín SÁNCHEZ, quien trabaja para la empresa que se encargó de



realizar parte de la reparación de la aeronave (Cielo S.A.). El testigo expresó que luego del accidente revisó el avión y lo desarmó para llevarlo al taller y arreglarlo. Agregó que la empresa para la cual trabaja hizo la preparación del avión, una vez desarmado y trasladado desde el aeroclub de Marcos Juárez a Don Torcuato. A su vez, dijo que en el taller se preparó para reparar las partes dañadas y el posterior armado del avión (cfr. fs. 427/428). En el mismo sentido se expidió el testigo Juan Abel CELEGHIN, quien detalló las condiciones en las que se llevó a cabo el traslado de la aeronave desde el aeroclub de Marcos Juárez hasta los hangares de la empresa Cielo S.A. (cfr. fs. 429).

Finalmente, cabe hacer referencia a las diversas facturas que fueron aportadas al expediente, que evidencian las reparaciones realizadas al avión y permiten tener una idea de cuánto tiempo insumieron dichas tareas, en razón de las fechas asentadas en cada uno de los documentos (en este sentido, ver la reseña de documental realizada por el *a quo* en el consid. VI de su sentencia). El último de los arreglos facturados data del día 11.05.2005 (cfr. fs. 45), de modo que es razonable concluir que el accionante se vio impedido de utilizar el vehículo, por lo menos, hasta esa fecha. Por ende, teniendo en cuenta que el siniestro de autos data del día 30.11.2004, puede estimarse válidamente que por el hecho el Sr. MENDIZÁBAL se vio privado del uso de su aeronave durante un plazo aproximado de cinco meses y medio.

En definitiva, el conjunto de pruebas reseñadas me permite tener por acreditada la existencia y extensión aproximada de la alegada “privación de uso” del vehículo.

Establecido lo que antecede, debo resaltar que el reclamante no ha aportado elementos probatorios que permitan realizar una cuantificación certera de la indemnización a la que tiene derecho. Esto no obsta a la procedencia de su reclamo, pero sí produce que la reparación sea justipreciada con un criterio restrictivo y sujeto a las pautas de prudencia que derivan del art. 165, último párrafo, del Código Procesal).

En función de todo lo expuesto, estimo razonable fijar por este concepto la suma de \$12.000 (doce mil pesos). Se deja constancia de que la





Poder Judicial de la Nación

CAMARA CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL- SALA I

acción fue sujeta a lo que en más o menos surja de las probanzas a producirse en autos (cfr. fs. 58vta.)

El monto reconocido devengará intereses desde el momento de la verificación del evento dañoso (es decir el 30.11.2004), hasta el efectivo pago de la condena, de acuerdo a la tasa vencida que percibe el Banco de la Nación Argentina en sus operaciones habituales de descuento a treinta días.

Por las razones expuestas, considero que corresponde admitir el agravio de la actora en este aspecto.

VII.- Resta analizar el agravio de la accionante referido a la imposición de costas a su parte por la admisión de la falta de legitimación pasiva opuesta por Aero Club Marcos Juárez.

Con relación a este punto, considero que en el caso existen razones para apartarse del principio objetivo de derrota (conf. art. 68, segundo párrafo, del Código Procesal), pues si bien la parte actora ha resultado vencida en aquella relación, no puedo desconocer que por la complejidad y particularidades del caso, pudo creerse con derecho a reclamar los daños al aeroclub demandado. Lo mismo sucede con los gastos causídicos de Alzada.

Por lo tanto, entiendo que las costas de ambas instancias, en la relación actora-Aero Club Marcos Juárez, deben ser distribuidas en el orden causado.

VIII.- Finalmente, en cuanto a las costas en la relación actora-Estado Nacional, considero que tanto las devengadas en primera como en segunda instancia deben imponerse en su totalidad a la parte vencida, de conformidad con el principio general consagrado en el art. 68 del C.P.C.C.N., del cual no encuentro motivos para apartarme (conf. art. 279 de la misma norma).

IX.- Por todo lo expuesto, propongo: Hacer lugar parcialmente al recurso de apelación interpuesto por la actora y rechazar el deducido por la



codemandada Estado Nacional -ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL- y, en consecuencia:

1) Confirmar lo resuelto en la anterior instancia en cuanto se acogió la excepción de falta de legitimación pasiva de la codemandada AERO CLUB MARCOS JUÁREZ;

2) Modificar parcialmente lo decidido en cuanto se atribuyó culpa concurrente a la parte actora y establecer que la totalidad de la responsabilidad por el hecho de autos -y por ende, de la condena que se dicta- pesa sobre la parte demandada;

3) Confirmar el monto reconocido por el a quo en concepto de desvalorización de la aeronave;

4) Condenar a la demandada a pagar, en los términos de la Ley N° 23.982, la suma de PESOS DOCE MIL (\$12.000) en concepto “privación de uso”, con más los intereses establecidos en el Considerando VI;

5) Modificar el modo en que fueron impuestas las costas de primera instancia en la relación procesal actora-Aero Club Marcos Juárez e imponerlas en el orden causado. Asimismo, propongo distribuir del mismo modo las costas de Alzada;

6) Imponer las costas de ambas instancias, en la relación actora-Estado Nacional, a cargo de este último (conf. art 68, primer párrafo, del C.P.C.C.N).

7) Dejar sin efecto, en los términos del art. 279 del Código Procesal, los honorarios regulados a la anterior instancia y diferir la fijación de los estipendios de los profesionales que han intervenido hasta tanto medie en autos liquidación aprobada conforme a las pautas de esta sentencia.

El doctor **Guillermo Alberto Antelo** adhiere al voto que antecede.

En mérito a lo debatido y a las consideraciones del Acuerdo precedente, el Tribunal RESUELVE: Hacer lugar parcialmente al recurso de apelación interpuesto por la actora y rechazar el deducido por la codemandada





Poder Judicial de la Nación

CAMARA CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL- SALA I

Estado Nacional -ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL- y, en consecuencia:

1) Confirmar lo resuelto en la anterior instancia en cuanto se acogió la excepción de falta de legitimación pasiva de la codemandada AERO CLUB MARCOS JUÁREZ;

2) Modificar parcialmente lo decidido en cuanto se atribuyó culpa concurrente a la parte actora y establecer que la totalidad de la responsabilidad por el hecho de autos -y por ende, de la condena que se dicta- pesa sobre la parte demandada;

3) Confirmar el monto reconocido por el *a quo* en concepto de desvalorización de la aeronave;

4) Condenar a la demandada a pagar, en los términos de la Ley N° 23.982, la suma de PESOS DOCE MIL (\$12.000) en concepto “privación de uso”, con más los intereses establecidos en el Considerando VI;

5) Modificar el modo en que fueron impuestas las costas de primera instancia en la relación procesal actora-Aero Club Marcos Juárez e imponerlas en el orden causado. Asimismo, se distribuyen del mismo modo las costas de Alzada;

6) Imponer las costas de ambas instancias, en la relación actora-Estado Nacional, a cargo de este último (conf. art 68, primer párrafo, del C.P.C.C.N).

7) Dejar sin efecto, en los términos del art. 279 del Código Procesal, los honorarios regulados a la anterior instancia y diferir la fijación de los estipendios de los profesionales que han intervenido hasta tanto medie en autos liquidación aprobada conforme a las pautas de esta sentencia.

El doctor **Fernando A. Uriarte** no interviene por encontrarse en uso de licencia (art. 109 del R.J.N.).

Regístrese, notifíquese y devuélvase los autos.

Alfredo Silverio Gusman

Guillermo Alberto Antelo

