



Poder Judicial de la Nación

CÁMARA CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL- SALA II

Causa n° 7011/2024

CORTADA, JUAN FRANCISCO Y OTRO c/ AEROLÍNEAS ARGENTINAS SA s/INCUMPLIMIENTO DE CONTRATO

En Buenos Aires, a los días del mes de marzo del año dos mil veintiséis, hallándose reunidos en acuerdo los Señores Vocales de la Sala II de la Exma. Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal a fin de pronunciarse en los autos “**Cortada, Juan Francisco y otro c/ Aerolíneas Argentinas S.A. s/ incumplimiento de contrato**”, y de acuerdo con el orden de sorteo, la doctora **Florencia Nallar** dijo:

I.- El señor juez de primera instancia hizo lugar parcialmente a la demanda instaurada por Juan Francisco Cortada y Camila Luján Silman y condenó a Aerolíneas Argentinas S.A. al pago de \$821.830 y USD 804,87 (\$410.915 y USD 402,43 para cada uno de ellos), siempre que los montos no excedan el límite previsto en el artículo 22, inciso 1), del Convenio de Montreal de 1999, con más intereses y costas (ver sentencia definitiva del 1.9.25).

Contra dicho pronunciamiento se alzaron ambas partes, recursos que fueron concedidos, fundados y replicados en los plazos de ley.

La actora se agravia de los montos reconocidos en concepto de daño material y daño moral. A su turno, la demandada se queja de la aplicación de la Ley de Defensa del Consumidor, de la responsabilidad que se le endilgó a su parte, de la condena a reembolsar los gastos efectuados por la parte actora, de la procedencia y cuantía del daño moral, y del punto de partida fijado para el cómputo de los intereses.

II.- No se encuentra controvertido en esta instancia que, el 11 de julio de 2023, Juan Francisco Cortada y Camila Luján Silman adquirieron con Aerolíneas Argentinas S.A. pasajes aéreos para



realizar un viaje que comprendía un tramo de cabotaje desde Comodoro Rivadavia a Buenos Aires (CRD-AEP) y un tramo internacional desde esta última ciudad a Nueva York (EZE-JFK), con fecha de salida prevista para el 12 de octubre de 2023, con horario originalmente programado para las 17:20 horas en el vuelo de cabotaje y 23:55 horas en el vuelo internacional, lo que implicaba un arribo a destino el 13 de octubre de 2023.

Con posterioridad a la contratación, la demandada informó sucesivas modificaciones en el itinerario, circunstancia que tampoco se encuentra cuestionada. En efecto, el 14 de agosto de 2023 comunicó un cambio de horario del vuelo internacional, y los días 13 y 19 de septiembre de 2023 notificó nuevas reprogramaciones del vuelo de cabotaje, tanto en su horario como en su modalidad, ya que se transformó en un vuelo con tres escalas -Comodoro Rivadavia - Trelew - Bahía Blanca - Mar del Plata - Buenos Aires (CRD-REL-BHI-MDQ-AEP)-, pese a haber sido originalmente contratado como vuelo directo.

El 12 de octubre de 2023, mientras los actores se encontraban en tránsito hacia Buenos Aires -en oportunidad de la escala en Trelew-, la aerolínea demandada comunicó la reprogramación del vuelo internacional EZE-JFK para el día siguiente, circunstancia que frustró la conexión prevista para esa misma jornada y obligó a los accionantes a permanecer en la ciudad de Buenos Aires, lo que no estaba contemplado en la planificación original. En ese contexto, Aerolíneas Argentinas S.A. les ofreció un hotel para pasar la noche, con provisión de cena y desayuno.

Llegado el día del vuelo reprogramado (13 de octubre de 2023), se produjeron nuevas demoras, informándose inicialmente una salida prevista para las 22:00 horas, luego modificada para las 23:55 horas, sin precisarse un horario cierto de partida, hasta que finalmente





Poder Judicial de la Nación

## CÁMARA CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL- SALA II

el vuelo despegó a la 1:15 horas del 14 de octubre de 2023, produciéndose el arribo a la ciudad de Nueva York con una demora aproximada de veinticuatro horas respecto del itinerario originalmente contratado.

Como consecuencia de tales circunstancias, los actores debieron afrontar gastos adicionales y reorganizar el resto de su itinerario de viaje, lo que incluyó la pérdida de un vuelo de conexión Nueva York - Toronto contratado con la aerolínea Porter, la posterior adquisición de nuevos pasajes con Delta Air Lines para cubrir dicho tramo y la pérdida de una noche de alojamiento previamente reservada en la ciudad de Toronto, todo ello derivado de la demora en el arribo a destino.

**III.-** En este escenario, me abocaré al estudio de las cuestiones traídas a conocimiento y decisión de esta instancia revisora, previo a lo cual estimo necesario efectuar dos consideraciones.

En primer término, pongo de resalto que a los fines de definir bien y legalmente la controversia de autos no habré de seguir a las partes en todos y cada uno de sus planteamientos, ni he de ceñir mis razones a considerar lo que ha sido articulado en aspectos jurídicos -ello, ciertamente, con el límite de no alterar los extremos de hecho-, sino que analizaré los planteos y pruebas que conceptúo necesarios para la debida resolución del litigio. Ello así, pues -como es sabido- los jueces no están obligados a tratar todos y cada uno de los argumentos expuestos por las partes en sus agravios, sino sólo aquellos que estimen conducentes para la correcta solución del litigio (conf. CSJN, Fallos: 310:267; 324:3421, entre muchos otros). Dichas precisiones son necesarias atendiendo al enfoque sostenido por cada una de las partes, como así también a las conclusiones que ellas extraen de los distintos temas y elementos que conforman este pleito.



En un independiente orden de ideas no está de más aclarar que, dada la época en la que sucedieron los hechos que dieron origen a las presentes actuaciones, deviene aplicable el Código Civil y Comercial de la Nación vigente a partir del 1 de agosto de 2015.

IV.- Hechas las aclaraciones que anteceden, ingresaré de lleno en el estudio de los agravios de las recurrentes.

**a) Aplicación de la Ley de Defensa del Consumidor**

Respecto de la aplicación al caso de la Ley N° 24.240 (ver memorial de la demandada, punto II, apartado 2.1), advierto que la recurrente no precisó ni argumentó fundadamente en su presentación que exista una contradicción entre las disposiciones relevantes de dicha ley y las normas que rigen la actividad aeronáutica en el supuesto bajo análisis y que, de tal modo, debería corregirse el pronunciamiento cuestionado. Obsérvese que para resolver de la forma en que lo hizo, el magistrado de grado fundó su decisión no sólo en las disposiciones consumeriles, sino también en aquellas contenidas en la legislación específica de la cual se desprende la responsabilidad de la compañía aérea frente al incumplimiento contractual por retraso en el transporte. En definitiva, Aerolíneas Argentinas S.A. no explica cómo variaría la solución del caso mediante la aplicación exclusiva de la normativa sectorial que invoca, carencia que conduce a la deserción del recurso por ausencia de crítica razonada en los términos de los artículos 265 y 266 del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación.

Ahora bien, aun cuando la referida cuestión formal por sí misma basta para desestimar el agravio en estudio, debo destacar que -de todas formas- los argumentos desarrollados por la parte demandada tampoco resultan atendibles en el plano sustancial.

En efecto, si bien le asiste razón en cuanto a que las presentes actuaciones giran en torno a un reclamo fundado en un hecho





Poder Judicial de la Nación

## CÁMARA CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL- SALA II

originado en la actividad aeronáutica y, en consecuencia, resultan aplicables el Código Aeronáutico, los tratados internacionales y, supletoriamente, la Ley de Defensa del Consumidor (confr. artículo 63 de la Ley N° 24.240; esta Cámara, Sala III, causa N° 8889/17 del 26.11.20; Mosset Iturraspe, J.- Wajntraub, J. H., “Ley de Defensa del Consumidor”, ed. Rubinzal Culzoni, 2008, página 311); lo cierto es que ello no implica, como pretende la recurrente, negar la existencia de una relación de consumo. En rigor, se trata de rechazar el desplazamiento de las normas de la ley aeronáutica que específicamente rigen la cuestión en aquellos casos en los que existan previsiones puntuales al respecto. Ello, por cuanto el transporte aéreo no está completamente excluido de las previsiones contenidas en la Ley de Defensa del Consumidor, sino que su aplicación es supletoria y limitada a aquellos supuestos no contemplados en el Código Aeronáutico ni en los tratados internacionales (confr. CSJN, Fallos: 314:1043, 321:802 y 327:2722; esta Sala, causas N° 5292/19 “Gigena, Eva Dolores c/ Iberia Líneas Aéreas de España S.A. s/ Daños y perjuicios”, sentencia del 8.2.24, N° 4715/2017 “Díaz Luzuriaga, Francisco Santiago c/ Gol Linhas Aéreas S.A. y otros s/ Daños y perjuicios”, sentencia del 3.5.22, y N° 3214/21, “Monea, Lorenzo Francisco c/ Air Europa Líneas Aéreas SA s/ Devolución de pasajes” del 18.4.24).

En consecuencia, dado que el supuesto bajo análisis se encuentra expresamente regulado por un régimen legal especial -integrado por las normas del derecho aeronáutico y por las disposiciones de derecho internacional aplicables-, corresponde estar, como principio, a dicho sistema normativo, en virtud del principio de especialidad (confr. esta Cámara, Sala III, causa N° 23.558/18 “Ghidella, Marta Elba c/ LAN Argentina S.A. y otro s/ Incumplimiento de contrato” del 2.7.21, y sus citas), sin que ello



implique excluir de plano la aplicación de la Ley N° 24.240, cuya operatividad queda circunscripta a un ámbito estrictamente supletorio.

Sentado ello, aun cuando se prescinda de la normativa consumeril y se atienda exclusivamente al régimen especial cuya aplicación postula la recurrente, lo cierto es que de ese mismo ordenamiento se desprende la responsabilidad del transportista frente a las demoras verificadas en el transporte aéreo de pasajeros, extremo que será analizado en el apartado siguiente.

Por los fundamentos expuestos, corresponde desestimar el agravio bajo estudio.

#### **b) Responsabilidad de la parte demandada**

En lo que respecta a la responsabilidad que se le endilgó (ver memorial de la demandada, punto II, apartado 2.2), Aerolíneas Argentinas S.A. sostiene que las demoras y reprogramaciones del itinerario obedecieron, en el tramo de cabotaje, a cuestiones operativas y/o comerciales, y en el tramo internacional, a un mantenimiento no programado de la aeronave o a un desperfecto técnico, circunstancias que califica como eximentes de responsabilidad. Afirma, asimismo, haber cumplido con la normativa aplicable y con las prestaciones asistenciales previstas para tales supuestos.

Ahora bien, tal planteo no puede ser admitido. Como primera cuestión, corresponde recordar que en el contrato de transporte aéreo existe un interés especial en la regularidad de los servicios, de modo que la demora en el cumplimiento de la traslación altera uno de los elementos determinantes del acuerdo de voluntades, configurando una fuente de daños y perjuicios para quien soporta el incumplimiento (confr. esta Sala, causas N° 7383 del 17.11.05 y N° 6690/06 del 31.3.10 y sus citas). Ello es así porque uno de los caracteres fundamentales del contrato de transporte aéreo es el valor





Poder Judicial de la Nación

## CÁMARA CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL- SALA II

celeridad, que se manifiesta en el cumplimiento de los horarios e itinerarios publicados, los cuales constan en la reserva y en el documento de viaje del pasajero (confr. esta Sala, causa N° 6505/17 del 14.9.20 y sus citas; Folchi, Mario O., “Tratado de derecho aeronáutico y política de la aeronáutica civil”, tomo I, primera edición, editorial Astrea, Buenos Aires, 2015, páginas 493 y 495).

El sistema de Varsovia dispone, a través de los artículos 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 (confr. esta Sala, causa N° 5948/06 “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 S.A. s/ Daños y perjuicios” del 10.12.10). Este régimen funda la responsabilidad en la culpa, es decir, en una base subjetiva, de modo que el resarcimiento se impone como consecuencia de un incumplimiento contractual, que de por sí tipifica la presencia de una culpa del transportista (confr. Videla Escalada, Federico N., “Manual de Derecho Aeronáutico”, tercera edición, editorial Zavalia, Buenos Aires, 2017, capítulo 20, página 542).

En tal sentido, la normativa referida al retraso del transporte de pasajeros 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*” (artículo 19 del Convenio de Montreal de 1999). En ese mismo sentido, el Código Aeronáutico establece que “...*el transportador es responsable de los daños resultantes del retraso en el transporte de*



*pasajeros...*” (artículo 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” (artículo 142).

La reparación de los daños provocados por demora, desvíos o cancelaciones se encuentra, entonces, fundada en el tipo de responsabilidad subjetiva. Configurado cualquiera de esos supuestos, el transportista debe, en principio, responder, correspondiéndole destruir la presunción de responsabilidad, para lo cual debe invocar y probar la existencia de una causal de exoneración (confr. Videla Escalada, Federico N., “Manual de Derecho Aeronáutico”, op. cit., página 543).

Desde esa perspectiva, no se encuentra controvertida la existencia de las reprogramaciones ni de la demora verificada. La cuestión a dilucidar se circunscribe, entonces, a determinar si tales circunstancias resultan idóneas para dispensar a la aerolínea de la responsabilidad que se le imputa.

El magistrado de grado concluyó que Aerolíneas Argentinas S.A. no produjo prueba idónea que permitiera acreditar que la afectación de los vuelos de los actores obedeció a cuestiones operativas y/o comerciales imprevisibles e inevitables, ni que tomó medidas tendientes a evitar los perjuicios que las previsibles y sucesivas demoras les provocarían a ellos. En tal contexto, las quejas planteadas por la demandada en esta Alzada no logran conmover lo decidido en la instancia anterior, pues se limitan a reiterar la defensa esgrimida al contestar la demanda el 16.10.24.

Nótese que la aerolínea expuso expresamente -entre otros argumentos- que “...no es imprevisible que un avión se rompa y necesite intervención mecánica...”, destacando que las aeronaves, en tanto máquinas, no son perfectas y pueden sufrir fallas aun cuando se les realice el mantenimiento regular correspondiente, las cuales





Poder Judicial de la Nación

## CÁMARA CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL- SALA II

-según sostiene- pueden presentarse de manera repentina e imponer, por razones de seguridad, la afectación del itinerario originalmente previsto (ver expresión de agravios, punto II, apartado 2.2., referido a la causal de afectación del itinerario). Sin embargo, lejos de favorecer su postura, dichas afirmaciones ponen de manifiesto que la mera alegación genérica de contingencias operacionales, comerciales o técnicas -sin respaldo probatorio concreto- no resultan suficientes para relevar al transportista de la responsabilidad que le incumbe por las demoras verificadas.

A los efectos de analizar si la accionada cumplió o no con la tarea de acreditar la existencia de un caso fortuito o de fuerza mayor como fundamento de exención de responsabilidad habría que tener en cuenta dos cuestiones: a) la estrecha vinculación que con esta figura guarda el obrar diligente de la demandada, que consiste en haber adoptado *“todas las medidas que eran razonablemente necesarias para evitar el daño o [acreditar] que les fue imposible adoptarlas”* (conf. artículo 19 del Convenio de Varsovia); o, en idéntico sentido haber *“tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o [demostrar] que les fue imposible tomarlas”* (conf. artículo 142 del Código Aeronáutico); y b) la carga de la demandada de probar su diligencia para habilitar esta causal de exoneración (confr. esta Cámara, Sala I, causa N° 422/21 del 24.10.24; Sala III, causa N° 801/22 del 24.9.25).

Siguiendo ese razonamiento, debo puntualizar que la empresa aérea no cumplió con esa carga. No aportó constancias técnicas ni elementos objetivos que permitan tener por acreditado el carácter imprevisible e inevitable de las contingencias invocadas, ni que las medidas adoptadas -aun cuando hubieran existido- resultaran idóneas para eximirla de la responsabilidad derivada de las demoras verificadas.



Es sabido que en el tipo de proceso dispositivo que rige las cuestiones civiles la ley distribuye entre los litigantes la carga de la prueba de sus afirmaciones, que consiste en un imperativo del propio interés del que la soporta. En consecuencia, aquel que no desee salir derrotado de un pleito deberá aportar al juez -cuya verdad, sino única, cuanto menos formalmente preponderante, es el expediente judicial- los medios que sustentan sus pretensiones (confr., artículo 377 y concordantes del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación; esta Sala, causas N° 9.896/00 “Santamaría Arteché, Ma. Teresa de Jesús c/ Los Cipreses S.A. s/ Daños y perjuicios”, del 22.03.10; Couture, E. “Fundamentos del Derecho Procesal Civil”, tercera edición, editorial Depalma, Buenos Aires, 1958, páginas 240 y ss.). De allí que la falta de prueba de la postura de la empresa aérea se vuelve en su contra.

En estas condiciones, al no haber acreditado la demandada que las razones operativas, comerciales o técnicas invocadas revistieran las notas necesarias para eximirse de responsabilidad, y limitándose a reiterar defensas ya examinadas y desestimadas en la instancia anterior, no cabe sino confirmar la sentencia de primera instancia en este punto.

### **c) Daño material**

En lo atinente al reembolso de los gastos reconocidos en la sentencia de grado, ambas partes interpusieron recursos de apelación (ver memorial de la parte actora, y de la demandada, punto II, apartado 2.3).

Ahora bien, sabido es que el recurso de apelación supone revisar las mismas cuestiones sometidas al juez de grado y expedirse sobre los errores de procedimiento o de juzgamiento acusados por el impugnante (arts. 271 y 277 del Código Procesal). El interesado debe formular la crítica concreta y razonada del pronunciamiento (art. 265





Poder Judicial de la Nación

## CÁMARA CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL- SALA II

del Código Procesal) e incluir aquellos temas no tratados por el juez por el modo en que éste resolvió la contienda (confr. Ibáñez Frocham, Manuel, “Tratado de los recursos en el proceso civil”, Buenos Aires, La ley, cuarta edición actualizada, páginas 155 a 158).

La fundamentación del recurso de apelación no puede consistir en una mera discrepancia que manifieste el recurrente con el criterio sustentado por el juez de la causa. Por el contrario, y así lo ha interpretado uniformemente la jurisprudencia reflejándose en la norma aquí comentada, la fundamentación de la apelación debe contener un crítica concreta de cada uno de los puntos en donde el juez habría errado en su análisis, sea por una interpretación equivocada de los hechos de la causa, o bien por una aplicación errónea del derecho, para señalar a continuación el modo en que debió resolverse la cuestión, de modo tal que quede demostrado a través de un razonamiento claro, el fundamento de la impugnación que se sustenta, pues ello constituirá lo que se ha denominado la personalidad de la apelación, a través de la cual se delimitará el conocimiento de la alzada.

La importancia de la expresión de agravios radica en su contenido, por lo que -en virtud de lo establecido en el art. 265 del Código Procesal- pesa sobre el apelante la carga de efectuar una crítica concreta y razonada de las partes del fallo recurrido que serían a su criterio equivocadas, exigencia que se cumple mediante la indicación detallada de los errores, omisiones y demás deficiencias que pudiera reprochar al pronunciamiento recurrido, y la refutación de las conclusiones de hecho y de derecho en que fundó el juez su decisión.

Por otro lado, en tanto debe priorizarse el derecho de defensa de raigambre constitucional, el magistrado debe adentrarse en el estudio de las quejas cuando la respectiva expresión de agravios



reúna, al menos de modo mínimo, los recaudos procesales. Ocurre que este Tribunal observa desde antiguo un criterio amplio para juzgar la suficiencia de una expresión de agravios como habilitante de la instancia de revisión. Y si bien esa actitud benevolente no puede llegar a ser una lenidad tal que en los hechos implique soslayar las normas procesales vigentes que rigen los pasos para acceder a la instancia de alzada, debe aplicarse aquel criterio amplio y abordar el tratamiento del memorial de agravios, pues aquél es el que mejor se adecúa con un escrupuloso respeto del derecho de defensa en juicio referido y con el sistema de la doble instancia instituido por el legislador (Sala II, causas 5003 del 5/04/77 y 5539 del 12/08/77, entre muchas otras).

Pues bien, trasladados los conceptos expuestos *ut supra* al caso de autos, llego a la conclusión de que ninguna de las quejas formuladas por las partes satisface las exigencias previstas en el ordenamiento ritual.

En lo que respecta al recurso de la parte actora, si bien en la introducción del memorial anuncia que los agravios se circunscribirían al “*bajo monto asignado para los rubros de daño moral y daño material*” (ver segundo párrafo de la expresión de agravios del 28.9.25), lo cierto es que luego omite por completo desarrollar crítica alguna vinculada con el reembolso de los gastos reconocidos. La ausencia total de argumentación sobre este punto impide tener por cumplida la carga impuesta por el artículo 265 del Código Procesal.

A su turno, Aerolíneas Argentinas S.A. insiste en cuestionar la condena en cuanto se le ordena restituir los gastos afrontados por los actores como consecuencia de las reprogramaciones y demoras del





Poder Judicial de la Nación

## CÁMARA CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL- SALA II

vuelo, sosteniendo que tales erogaciones constituirían consecuencias casuales o remotas no imputables a su parte y que su reconocimiento importaría un supuesto de enriquecimiento sin causa.

Sin embargo, más allá del acierto o error de la decisión cuestionada, la parte demandada no aporta argumento alguno que permita revertir lo decidido por el magistrado de grado, quien tuvo por acreditados -con apoyo en las constancias y pruebas aportadas- los gastos en que incurrieron los actores a raíz del incumplimiento contractual.

Antes bien, la recurrente se limita a reiterar los mismos argumentos esgrimidos al contestar la demanda, incluso citando idénticos extractos de jurisprudencia, sin hacerse cargo de los fundamentos concretos que surgen de la sentencia recurrida (confr. contestación de demanda del 16.10.24, punto VII, apartado 7.2 “Gastos”). Esta mera reedición de planteos ya examinados y desestimados en la instancia anterior no satisface el estándar mínimo de fundamentación exigido por el artículo 265 del Código Procesal.

En tales condiciones, corresponde declarar la deserción de los agravios expuestos por ambas partes en relación con el reembolso de los gastos y confirmar, en consecuencia, lo resuelto por el magistrado de grado en este aspecto.

### **d) Daño moral**

Llega el turno de abordar las quejas de ambas partes relativas al reconocimiento y cuantificación del daño moral (ver memorial de la actora, y de la demandada, punto II, apartado 2.4).

Comienzo por poner de relieve que aquél implica una lesión en los sentimientos de la víctima que resulta determinante de dolor o sufrimiento, angustia, inquietud espiritual o agravio a las afecciones legítimas. Es decir, se trata de aquellos padecimientos que no son susceptibles de apreciación pecuniaria, los cuales -pese a su



inmaterialidad- deben ser indemnizados económicamente al carecerse de otro medio para mitigar el dolor de la víctima (confr. Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil, Sala A, "D. F., L. N. c/ Trisol S.A.C.I.F.I.A. y otro", sentencia del 18.7.97). Este tipo de perjuicio supone un sufrimiento subjetivo que representa los padecimientos presentes y futuros que reconocen su origen en el hecho generador del daño; se trata de la proyección espiritual de este menoscabo, de las zozobras, angustia e intranquilidad que el damnificado experimenta a partir de la producción del hecho traumático. Es decir que el daño moral sucede prevalectivamente en la esfera del sentimiento, como menoscabo inferido a los valores morales más íntimos afectados a raíz del evento dañoso de que se trate.

En este orden de ideas, recuerdo que la jurisprudencia de esta Cámara es conteste en reconocer la procedencia del daño moral en casos de la naturaleza del de autos, meritando para ello los trastornos y la pérdida de tiempo que provoca un hecho de esa especie. Tal pérdida de tiempo -que no es otra cosa que “pérdida de vida” y, en esencia, pérdida de la libertad de dedicar ese tramo de vida a menesteres distintos a los que obligan las mortificantes tramitaciones burocráticas- constituye un daño cierto y no conjetural que se desenvuelve indudablemente fuera de la órbita de los daños económicos o patrimoniales: es daño moral puro y, por lo tanto, indemnizable (confr. artículo 1738 del Código Civil y Comercial de la Nación). Esa afectación temporal, motivada por la imprevisión del transportista, ocasiona un daño moral digno de reparación, que no requiere prueba específica de su realidad; ello es así, porque pérdidas de esa especie configuran, de suyo, un obligado sometimiento al poder decisorio del incumplidor o, lo que es lo mismo, un recorte impuesto a la libertad personal.





Poder Judicial de la Nación

## CÁMARA CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL- SALA II

De las constancias de la causa surge que los actores no sólo padecieron la reprogramación tanto del vuelo de cabotaje como del vuelo internacional originalmente contratado, sino también sucesivas demoras y modificaciones en los horarios informados, con la consiguiente incertidumbre respecto del momento efectivo de partida. Durante ese lapso, debieron permanecer en situación de tránsito por un período prolongado, ver alterada sustancialmente su planificación original y reorganizar el resto de su itinerario de viaje, hasta concretarse finalmente el vuelo tras reiteradas reprogramaciones.

Tales circunstancias exceden claramente el umbral de las incomodidades menores propias del transporte aéreo y configuran una afectación relevante a la normal ejecución del contrato, con incidencia directa en la esfera personal de los pasajeros, susceptible de generar padecimientos espirituales indemnizables. En este contexto, los elementos aportados a la causa me convencen de que en el *sub examine* se presentan los extremos necesarios que hacen procedente la reparación del daño moral reconocido en la instancia anterior.

Ahora bien, en lo que respecta a la cuantía del rubro, advierto que tanto la parte actora como la demandada se limitan a discrepar con lo decidido por el juez de grado, sin desarrollar una crítica concreta y razonada que permita advertir errores de apreciación en la ponderación efectuada. Tal insuficiencia argumental impide revisar el *quantum* fijado y conduce al rechazo de ambos agravios, en los términos del artículo 265 del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación.

En tales condiciones, considero que la indemnización fijada en la suma de \$800.000 (\$400.000 para cada uno de los accionantes) resulta adecuada y ajustada a las particularidades del caso, por lo que corresponde confirmar lo resuelto en este aspecto.



### **e) Intereses**

Para finalizar, corresponde tratar el agravio de Aerolíneas Argentinas S.A. referido al hito inicial para el cómputo de los intereses (ver memorial de la demandada, punto II, apartado 2.5).

La recurrente cuestiona el criterio adoptado por el magistrado de grado, quien dispuso que los intereses se devenguen desde la fecha en que los actores recibieron la comunicación de la primera reprogramación (14 de agosto de 2023), y solicita que dichos accesorios se fijen desde el momento en que el vuelo se vio efectivamente demorado (12 de octubre de 2023).

Sobre esta cuestión, el artículo 1748 del Código Civil y Comercial de la Nación establece que los intereses deben correr desde que se produce cada perjuicio. Es así que, bajo ese parámetro, corresponde efectuar una distinción según la naturaleza de los rubros reconocidos.

En lo que respecta al daño moral, el perjuicio quedó configurado a partir del momento en el que el vuelo se vio demorado, lo que generó una situación de incertidumbre y afectación cierta en la esfera personal de los actores. Por ello, los intereses correspondientes a este rubro deben computarse desde el 12 de octubre de 2023.

En cambio, en lo atinente al daño material, el punto de partida para el cómputo de los intereses debe fijarse desde la fecha en que se produjeron cada una de las erogaciones realizadas por los actores y que fueron reconocidas en la sentencia apelada.

En consecuencia, corresponde hacer lugar parcialmente al agravio bajo examen y modificar la sentencia apelada en este aspecto, estableciendo distintos hitos iniciales para el cómputo de los intereses conforme a lo expuesto.

Por los fundamentos que anteceden, corresponde desestimar el recurso de apelación interpuesto por la parte actora y hacer lugar





Poder Judicial de la Nación

CÁMARA CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL- SALA II

parcialmente al recurso deducido por la parte demandada en los términos que surgen del considerando IV, punto “e) Intereses”.

Con costas de Alzada por su orden, en atención a las particularidades del caso (artículo 68, segunda parte, del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación).

Así voto.

Los doctores **Fernando A. Uriarte** y **Alfredo Silverio Gusman**, por análogos fundamentos, adhieren al voto que antecede.

En virtud del resultado que instruye el Acuerdo que antecede, esta Sala **RESUELVE**: desestimar el recurso de apelación interpuesto por la parte actora y hacer lugar parcialmente al recurso deducido por la parte demandada en los términos que surgen del considerando IV, punto “e) Intereses”.

Con costas de Alzada por su orden, en atención a las particularidades del caso (artículo 68, segunda parte, del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación).

Regístrese, notifíquese y devuélvase.

