

NOTA A FALLO: CNCiv. y Com. Fed., sala III, 08/03/22, “*Zurich Aseguradora Argentina S.A. c. American Airlines*”, eDial 19/04/22.

El cielo es el límite: la responsabilidad agravada, pero limitada, del transportador aéreo¹

La sentencia que motiva nuestro breve comentario resuelve cuestiones relacionadas con la responsabilidad civil contractual del transportista aéreo por faltante o avería de la carga transportada, como ser la normativa aplicable; la legitimación pasiva del transportista extranjero; la protesta del damnificado por daños a la carga; la categorización de la obligación asumida por el porteador; las eximentes de responsabilidad; y la responsabilidad solidaria del transportista contractual y del transportista de hecho frente al perjudicado.

Primeramente y en cuanto a la normativa aplicable en la materia, la Cámara recuerda que resulta de aplicación el “Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional” (Montreal, 1999), aprobado por ley 26.451/09, que modifica el “Convenio de Varsovia” (1929) y reafirma la conveniencia de un desarrollo ordenado de las operaciones de transporte aéreo y de la circulación fluida de pasajeros, equipaje y carga conforme a los principios objetivos del “Convenio sobre Aviación Civil Internacional” (Chicago, 1944). Dichos tratados internacionales que fueron suscriptos por la República Argentina y revisten jerarquía constitucional (conf. art. 75 inc. 22 C.N.), establecen pisos o presupuestos mínimos que los Estados Partes deben proveer, adaptar y adecuar para lograr su operatividad y aplicación al ámbito interno de cada país (armonización del derecho aeronáutico internacional privado).

Se impone recordar que el ámbito interno el art. 63 de la Ley de Defensa del Consumidor y del Usuario 24.240/93 (LDC) establecía para el contrato de transporte aéreo la aplicación jerárquica de las normas del Código Aeronáutico Ley 17.285/67, los tratados internacionales y, supletoriamente la ley consumeril. A su vez dicho artículo fue derogado por el art. 32 de la ley 26.361/08 modificatoria de la LDC, siendo observado éste último articulado por el Decreto 565/08, toda vez que generaba inseguridad jurídica en el sector

¹ Por el Dr. Martín Diego Pirota. Abogado Especialista en Derecho de Daños (Universidad de Belgrano – Argentina y Universidad de Salamanca – España). Web site del autor:

aerocomercial por la aplicación distorsionada y/o parcializada de la normativa en cuestión, por la pugna generada entre la legislación interna y las normas supranacionales ut supra referenciadas vigentes en nuestro país².

Por lo que en definitiva, en toda cuestión relativa al transporte aéreo de personas o de carga que deba cumplirse en la Argentina, deben aplicarse primariamente los tratados internacionales con regulación uniforme sobre la temática, sin perjuicio de la aplicación supletoria y complementaria de las normas internas: Código Aeronáutico, LDC y C.Civ. y Com., en las situaciones no reglamentadas o dudosas.

En lo que hace a la legitimación procesal para estar en juicio del transportista extranjero -en este caso *American Airlines*-, a raíz del cumplimiento de un contrato de transporte que debe cumplirse en la Argentina³, el Tribunal de Alzada establece que el agente de transporte aduanero es asimilable al agente marítimo (conf. art. 111 Ley de la Navegación N° 20.094/73), con facultades suficientes para representar en sede judicial y extrajudicial al transportador contractual, actuando por cuenta y orden de éste y bajo las

www.martindiegopirola.com.ar - Artículo publicado en El Seguro en Acción: www.elseguroenaccion.com.ar/xxxx/, 9 de Junio de 2022.

² Entre los considerandos del decreto se menciona: “*Que las normas de defensa al consumidor nacen con la finalidad de actuar como correctores en los contratos de oferta masiva. Que estas nuevas leyes no constituyen normas de fondo sino que resultan reglas protectivas y correctoras, siendo complementarias y no sustitutivas de la regulación general contenida en los códigos de fondo y la legislación vigente. Que las mismas tienen por objeto actuar como efectivo control de cláusulas contractuales predispuestas en los contratos de adhesión, cuando el ESTADO NACIONAL no interviene mediante un control genérico en actividades como el transporte aerocomercial por medio de una Autoridad de Aplicación específica, con cuerpos normativos especiales (Código Aeronáutico, Reglamentación del Contrato de Transporte Aéreo y Tratados Internacionales que integran el Sistema de Varsovia), con controles tarifarios, de autorizaciones de los servicios a prestarse, de habilitaciones del personal, de aeronaves, de talleres de mantenimiento y de horarios, rutas, frecuencias y equipos con los cuales se cumplirá. Que entonces, la promulgación del proyecto de reforma a la Ley de Defensa del Consumidor que incluya la derogación prevista en su Artículo 32, dejaría en pugna el principio de orden constitucional que otorga prioridad a los Tratados Internacionales sobre el orden interno, quedando inmediatamente sujeta a revisión judicial su aplicación. Que sumado a las razones técnico jurídicas antedichas, de aprobarse la derogación propuesta, acarrearía inseguridad jurídica tanto a las empresas nacionales, —un sector que se encuentra con declaración del Estado de Emergencia del Transporte Aerocomercial por el Decreto N° 1654 de fecha 4 de septiembre de 2002 y el Decreto N° 1012 de fecha 7 de agosto de 2006— como a las internacionales que operan en la REPUBLICA ARGENTINA, a las cuales se las pretendería alcanzar con normas de derecho interno inspiradas en un régimen infraccional, excluyendo a las normas uniformes, internacionales y vigentes, para el NOVENTA POR CIENTO (90%) del transporte aerocomercial del mundo, dentro de los cuales se encuentra adherida la REPUBLICA ARGENTINA”.*

³ Aunque también la legitimación pasiva puede ser extendida puede como consecuencia de un daño ocasionado a un tercero ajeno al contrato, dentro del territorio nacional, como producto de su responsabilidad extracontractual.

reglas del contrato de mandato (conf. arts. 1319 a 1334 C.Civ. y Com.), ante los entes públicos y privados, a todos los efectos y responsabilidades⁴.

A su turno el fallo sigue la jurisprudencia mayoritaria que postula la protesta expresa y por escrito del destinatario de la carga al transportista, en caso de pérdida o avería del equipaje facturado o la carga, como requisito ineludible para la procedencia de la acción judicial (una suerte de reclamo administrativo previo y obligatorio), bajo la presunción *iuris tantum*, es decir, admitiéndose la prueba en contrario, de que los mismos fueron entregados en buen estado, en caso de falta de protesta (conf. art. 31 Convenio de Montreal).

A propósito se indica que en el caso de marras el destinatario-damnificado cumplió con la protesta al transportista de hecho (DHL Argentina), quien a su vez envió una formal protesta al transportista contractual (*American Airlines*), requiriendo la revisión de la mercadería, cosa que finalmente se hizo en forma conjunta, a los fines de determinar la entidad y el alcance de los daños y además ejercer los derechos que le corresponden.

A los fines de la determinación de la responsabilidad civil contractual del transportador el Tribunal Colegiado recurre al principio general previsto en el art. 18 del Convenio de Montreal que establece que *“el transportista es responsable del daño causado a la carga en caso de destrucción, pérdida o avería de la carga por la sola razón de que el hecho que causó el daño se haya producido durante el transporte aéreo”*, ello como consecuencia del incumplimiento de la obligación prometida: entregar en destino la cosa cargada en tiempo y en el mismo estado en que la recibiera en origen (conf. arts. 172 y 175 Código de Comercio, derogado por el C.Civ. y Com. que regula el contrato de transporte en sus arts. 1280 a 1318).

Se trata de una obligación de resultado o de fines, con factor de atribución objetivo⁵, en la que el deudor (transportista) promete la prestación de conducta mediante la cual asegura o garantiza el interés final perseguido por el acreedor (destinatario), por lo que si no se logra el resultado final garantido, se produce una presunción de causalidad

⁴ El agente de transporte aduanero tiene por función de representar a los transportistas internacionales ante la Dirección General de Aduanas. Es el responsable de la presentación ante el servicio aduanero de toda la documentación pertinente al medio de transportación y de la carga. Es decir, que el agente de transporte es quien asegura que una carga se traslade de la forma más eficiente y rápida entre dos destinos internacionales, sea terrestre, marítimo, aéreo, ferroviario o multimodal, y para ello debe estar inscripto en el Registro de Agentes de Transporte Aduanero.

entre el incumplimiento del deudor y el perjuicio ocasionado al acreedor, invirtiéndose la carga de la prueba, siendo el deudor el que debe acreditar la ruptura del nexo causal, demostrando que los hechos causantes del daño le son ajenos (vicio propio de la carga; embalaje defectuoso realizado por una persona que no sea el transportista o alguno de sus empleados; guerra o acto de autoridad pública; conf. art. 18 apartado 2 Convenio de Montreal. Idem art. 1286 C.Civ. y Com.)⁶.

Por último el decisorio judicial bajo análisis establece la responsabilidad solidaria del transportista de hecho y del transportista contractual, por las acciones y omisiones propias y de sus dependientes, cuando éstos actúen en el ejercicio de sus funciones⁷, resultando ajenos al damnificado los conflictos entre ambos, sin perjuicio de las eventuales acciones de repetición que pudieran plantearse entre ellos (conf. arts. 39, 40 y 41 Convenio de Montreal).

Es que la ligación negocial que une al destinatario de la carga con las empresas transportistas (DHL Argentina y *American Airlines*), se enmarca dentro de la conexidad contractual (red o cadena contractual) en la que existe un mismo hilo conductor, conformándose un litisconsorcio pasivo en virtud de la afinidad de la pretensión (título y objeto, conf. arts. 87, 88 y 89, C.P.C.C.N.)⁸.

⁵ Riesgo o vicio de las cosas y actividades riesgosas (conf. art. 1757 C.Civ. y Com.) y garantía legal (responsabilidad del principal por el hecho del dependiente, conf. art. 1753 C.Civ. y Com.).

⁶ Se impone diferenciar que en el transporte aéreo (regulado en el Código Aeronáutico) la obligación del porteador –y de sus empleados- es de medios, presumiéndose la culpa del transportador (conf. art. 142). Es decir que éste cumple prestando conducta diligente aunque no se obtenga el resultado final, bastando demostrar su falta de culpa para eximirse de responsabilidad.

⁷ Acá aparece otra diferencia con la normativa de fondo nacional, toda vez que el art. 1753 amplía la responsabilidad del patrón por los daños causados por sus dependientes en el ejercicio o con ocasión de las funciones encomendadas, es decir, si la función ha sido una condición necesaria del hecho o si, por lo menos, ha facilitado extraordinariamente su ejecución. Para profundizar sobre la temática de la relación de dependencia y la responsabilidad por el hecho ajeno, recomendamos la lectura de nuestro artículo *La dependencia en materia de accidentes de tránsito. Problemática*, Revista de Derecho de daños, Responsabilidad de los dependientes – III, Ed. Rubinzal-Culzoni, Santa Fe, 2007, págs. 225/263.

⁸ A propósito, explica Lorenzetti que: “en la conexidad hay un interés asociativo que se satisface a través de un negocio que requiere varios contratos, unidos en el sistema. La causa en estos supuestos, aclara, vincula a sujetos que son partes de distintos contratos situándose fuera del vínculo bilateral pero dentro del sistema o red contractual” (LORENZETTI, Ricardo L., *Redes contractuales, contratos conexos y responsabilidad*, Revista de Derecho Privado y Comunitario, N° 17, Ed. Rubinzal-Culzoni, Santa Fe, pág. 222). Aclara Rinessi que, “se pueden apreciar éstos fenómenos en distintas contrataciones que obedecen a sistemas, como pueden ser los seguros, las tarjetas de crédito, la medicina prepaga, los contratos bancarios, etc. En todos ellos existe una finalidad supracontractual que se refiere a objetivos buscados y sostenidos a través de la red contractual. A ello se debe la configuración de las redes contractuales o la sucesión en cadenas contractuales”. (RINESSI, Antonio J., *Tarjeta de crédito y otras conexidades contractuales en el consumo*, Mario A. Viera Editor, Corrientes, 1999, pág. 40)

En definitiva nos parece que el fallo que motivó nuestro comentario logra enmarcar los hechos en el plexo normativo regulador de la responsabilidad del transportista aéreo por los daños experimentados por la carga, ratificando su responsabilidad objetiva con fundamento en la rapidez y seguridad que brinda el medio de transporte empleado (baja aleatoriedad de la prestación y del resultado prometidos), pero con la limitación o tope indemnizatorio que prevé el Convenio de Montreal (conf. art. 22), y bien complementado con la exigencia de contratación de un seguro obligatorio de responsabilidad civil (conf. art. 50 Convenio de Montreal), todo lo cual redundará en beneficio de la sustentabilidad y robustez del sistema de transporte aéreo y asimismo de la confianza del usuario en su solvencia y capacidad de respuesta.