

Transporte Aereo Demoras En El Vuelo Responsabilidad De La Empresa Dano Moral

DOMINGO, 10 DE ENERO DE 2021

JURISPRUDENCIA

Transporte aéreo. Demoras en el vuelo. Responsabilidad de la empresa. Daño moral Se mantiene el fallo que acogió la demanda por incumplimiento de contrato, pues la empresa aérea demandada es responsable por el retardo en el cumplimiento de su obligación que generó que el actor se embarcara de vuelta a su hogar perdiendo la posibilidad de participar del tour de pesca que tenía contratado, lo cual necesariamente genera un daño moral que debe ser indemnizado en atención a su imposibilidad de disponer libremente de su propio tiempo.

En Buenos Aires, a los 4 días del mes de mayo del año dos mil diecisiete, hallándose reunidos en acuerdo los Señores Vocales de la Sala III de la Excm. Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal a fin de pronunciarse en los autos ?Damiani Jorge Claudio c/Delta Airlines Inc s/ incumplimiento de contrato?, y de acuerdo al orden de sorteo la Dra. Graciela Medina dijo: I. De las constancias del expediente resulta que se presentó Jorge Claudio Damiani, mediante apoderado, e inició demanda contra Delta Airlines Inc. a fin de obtener la indemnización de los daños y perjuicios que estimó en U\$S 21.622, o la suma que resulte de la prueba a producir con más intereses y costas. Indicó en el escrito de inicio que contrató un tour de pesca profesional que se extendería desde el 25 hasta el 30 de octubre de 2009, el cual consistía en embarcarse desde la ciudad de Barceló (Brasil) hasta una zona fronteriza con Colombia, incluyendo los aéreos desde la ciudad de Manaus hasta la ciudad de Barceló, corriendo por su cuenta el traslado hasta la ciudad de Manaus. Señaló que adquirió de la demandada los pasajes aéreos correspondientes al trayecto Las Vegas-Atlanta/Atlanta-Manaos y que el 23.10.09 se encontraba dispuesto a abordar el avión correspondiente al vuelo programado n° DL 505 desde Las Vegas hacia Atlanta, y desde allí a Manaus (Brasil) en el vuelo n° DL 557, pero que el primero de los vuelos no partió en horario, habiéndolo hecho con más de dos horas de retraso, perdiendo así el vuelo con conexión a Manaus. Sostuvo que no habiendo recibido explicaciones de la empresa accionada y decepcionado ante la imposibilidad de llegar a destino a tiempo para realizar la excursión que tenía contratada, procedió a reclamar la asignación de otro vuelo a Brasil o la asignación de otras combinaciones, a todo lo cual recibió respuestas negativas, manifestándosele que la única opción que había era esperar el vuelo del día siguiente. Relata la indiferencia y el total desinterés que en todo momento mostró la demandada y que luego de una noche angustiante, con gran incertidumbre, el día 24.10.09, al llegar al aeropuerto de Atlanta le informaron que el vuelo hacia Manaus había sido cancelado, circunstancia que le fue avisada quince minutos antes de la partida programada y habiendo hecho el check in para abordar. Explicó que como consecuencia del incumplimiento de la obligación de traslado asumida por la demandada se vio impedido de participar en el tour de pesca contratado con la empresa de Martín Kambourian, quien no le reintegró el dinero de la excursión perdida dado que el impedimento de llegar a Manaus se debió a un hecho ajeno, generándole una gran frustración debido a la importancia del evento, equivalente a un concurso de pesca o congreso. Destacó el importante daño material que sufrió ya que se vio impedido de cumplir con una producción de notas periodísticas que le habían sido encargadas y por las cuales cobraría honorarios y también reclamó daños materiales y daño moral. Por último señaló que el desdén y la indiferencia con el que obró la demandada excluyen la posibilidad de invocar la limitación del daño dispuesto por la Convención de Varsovia, conforme lo dispuesto en el artículo 25. Esta pretensión es resistida por la empresa demandada, quien manifestó que el vuelo DL 105 de fecha 23.10.2009 en el tramo Las Vegas - Atlanta presentó una falla mecánica que provocó el mantenimiento no programado de la nave (pérdida de fluido hidráulico) y una demora de 74 minutos en la partida. Señaló que, a su vez, el vuelo que debía operar el tramo Atlanta - Manaus sufrió un desperfecto en el software de comunicaciones satelitales que provocó su cancelación y que, como consecuencia de tales inconvenientes, demoras y cancelaciones, el Sr. Damiani decidió retornar a Buenos Aires en lugar de Manaus (el re-ruteo fue provisto por Delta sin cargo adicional). Sostuvo que el caso de autos, encuadra en las previsiones del artículo 20 del Sistema de Varsovia y que se trata de un caso fortuito totalmente imprevisible, que afectaba la seguridad del vuelo por lo que no cabe endilgarle responsabilidad por la demora y posterior cancelación de los vuelos. Arguye que tomó las medidas que le eran exigibles en el caso, suministrando comidas al actor y agregó que no endosó los billetes de pasaje para los servicios de otro transportador dado que ello no era posible, por no existir plazas disponibles en otras compañías aéreas. Impugnó los rubros y montos reclamados por la actora e invoca en subsidio, el Convenio de Varsovia en su artículo 22 y concordantes. En estas condiciones y una vez producida la prueba ofrecida por las partes, el juez de primera instancia dispuso hacer lugar en forma parcial a la demanda, con costas a la vencida (ver fs. 373/379). Para así decidir, el juez de grado consideró que los desperfectos técnicos invocados por la demandada no bastan para excluir la responsabilidad de la transportista ya que los problemas de esta naturaleza sólo son imputables a la compañía aérea que, para quedar eximida frente a

pasajeros, debió acreditar que esas medidas que adoptó fueron todo lo necesarias, que no pudo prever o bien que no pudo adoptar antes las medidas conducentes, como es disponer de un mayor margen de tiempo de tal modo de no perturbar el cumplimiento puntual de los contratos de transporte celebrados. Sentado ello, hizo un análisis de los distintos rubros reclamados, haciendo lugar a alguno de ellos y rechazando otros. Hizo lugar a la demanda por la suma de \$ 43.611,20, siempre que no supere el límite previsto en la Convención de Varsovia - La Haya, con la reforma introducida por el Protocolo de Montreal de 1975, con más intereses y costas. Contra esta decisión se alzaron ambas partes, mediante recursos de apelación interpuestos a fs. 381 y fs. 385, concedidos ambos a fs. 382. A fs. 398/403, expresó agravios la parte actora y a fs. 404/409, hizo lo propio la demandada. Ambos traslados lucen agregados a fs. 411/415 y fs. 416/418. Median también recursos por los honorarios regulados -ver fs. 381 y fs. 383, concedidos a fs. 382-, que serán tratados en conjunto al final del acuerdo. II. En apretada síntesis, la accionante se agravia porque el juez limitó la responsabilidad de la demandada, invocando el Convenio de Varsovia - La Haya con las modificaciones del Convenio de Montreal, cuando la conducta asumida por ésta no permite eximir la de la reparación plena que es debida por haber incurrido en una conducta temeraria, maliciosa y negligente. Se queja también porque el a quo rechazó el reembolso de la suma reclamada en concepto de instrumentos de pesca inutilizados y se agravio a su vez por considerar insuficiente el monto estimado en concepto de daño moral, gastos de hospedaje, comida y vestimenta. La demandada, se agravia porque el sentenciante hizo lugar al reclamo omitiendo considerar que no hubo incumplimiento alguno a las condiciones del contrato de transporte aéreo que vinculaba a las partes. A su vez, se queja porque se hizo lugar al reclamo por lucro cesante y por daño moral. III. Tal como lo señalara el a quo en su decisorio, se encuentra fuera de debate que el actor celebró un contrato de transporte aéreo con la empresa Delta Airlines Inc. por el cual debía viajar desde Las Vegas a Atlanta el 23.10.09 a las 13:30 hs., con arribo a las 20:33 hs. en el vuelo DL 105, y desde allí hacia Manaus (Brasil), partiendo a las 22 hs. en el vuelo DL 557 de la misma compañía. Tampoco es un hecho controvertido que el primero de los vuelos partió con 74 minutos de demora, causando la pérdida del segundo de ellos. A su vez, se encuentra acreditado que la demandada no pudo proveerle al actor otro vuelo para operar el tramo Atlanta-Manaos al día siguiente dado que el vuelo programado para el 24 de octubre sufrió un desperfecto y fue cancelado, motivo por el cual el actor debió esperar hasta el 25.10.09 para emprender su regreso a Buenos Aires. IV. Aclarados los presupuestos fácticos anteriores, lo primero que señalo es que los jueces no están obligados a tratar todas y cada una de las argumentaciones desarrolladas por las partes en sus agravios, sino sólo aquellas que estimen conducentes para la correcta solución del litigio (conf. CSJN, Fallos: 262:222; 278:271; 291:390; 308:584, entre otras). Parece claro que la cuestión ha quedado reducida a determinar si existió un incumplimiento contractual por parte de la empresa demandada y, en caso afirmativo, si existe daño que deba repararse. En tal sentido, he señalado con anterioridad que el transportador aéreo responde ante el pasajero cuando incurre en un retardo en el cumplimiento de su obligación. Pero para que tal responsabilidad funcione, es indispensable que quienes formulen el reclamo hayan sufrido efectivamente un daño. Ello significa que el derecho aeronáutico se conforma con los principios del derecho común, que exige también la existencia del daño -aparte de otros requisitos- para que exista el deber de indemnizar (causa 4625/02 del 10-05-05). En otra oportunidad la Sala I de este Fuero, ha sostenido que el retraso es un hecho generador de responsabilidad para todos los tipos de transporte aéreo. Sin duda, la obligación del transportista en cuanto a la puntualidad de los viajes no puede ser apreciada rígidamente, por las características propias de la aviación y la prioridad de observar la condición de seguridad en los vuelos. Conforme al Código Aeronáutico, ¿el transportador es responsable de los daños resultantes del retraso en el transporte de pasajeros? y sólo se puede eximir si prueba que él o sus dependientes han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas (arts. 141 y 142, que coinciden con los artículos 19 y 2 de la Convención de Varsovia) (ver causa 4.623/02 del 26-2-04 y sus citas). Más recientemente, en otro fallo, dispuso que no hay que perder de vista que la circunstancia desencadenante fue la demora original en el vuelo programado, endosado y contratado por los actores, el que se debió a desperfectos técnicos imputables sólo a la empresa de líneas aéreas, la cual, en principio, compromete la responsabilidad de la comitente si se ha obligado a un resultado a cumplir en tiempo y lugar propios (art. 1068 del Código Civil) (causa 4.640/05 del 16/8/07 y sus citas). En lo que respecta a esta Sala, ha resuelto con anterioridad que en el contrato de transporte aéreo existe un interés especial en la regularidad de los servicios, por lo que la demora en el cumplimiento de la traslación altera uno de los elementos determinantes del acuerdo de voluntades, principio recogido en el artículo 19 de la Convención de Varsovia de 1929 en el art. 141 del Código Aeronáutico (causa 7.383 del 17-11-05 y sus citas). Personalmente he sostenido que el retraso por problemas técnicos en un motor de la aeronave que trae aparejada una demora respecto a la programación inicial, constituye un supuesto de responsabilidad contractual regido por el artículo 522 del Código Civil. Siguiendo esa línea, el artículo 19 de la Convención de Varsovia -La Haya- responsabiliza al transportista por los daños que causa por retraso. En materia contractual, como principio, el mero incumplimiento hace presumir la culpa, y no constituye el vicio propio de la cosa, esto es del medio transportador, causa de exención de responsabilidad. Consecuentemente, frente al incumplimiento es deber de la compañía aérea hacer todo lo posible para que los pasajeros puedan continuar el viaje lo antes posible

asegurándoles las comodidades mínimas durante la espera (causa 4.625/02 del 10-5-05 y sus citas). También en esa oportunidad indiqué que el régimen de horarios constituye en los servicios regulares un elemento básico de la relación contractual, y por tanto exige al transportador una particular diligencia en la ejecución de la prestación. Su incorporación al contrato no reviste un carácter meramente indicativo, sino que, por el contrario, integra el plexo de obligaciones especiales pactadas entre las partes (ver también ?El retraso en el transporte aéreo?, Revista de Derecho de Daños N° 7, págs. 343/356, Ed. Rubinzal Culzoni). En este marco y a los efectos de dar respuesta a los dos interrogantes que se han planteado, debo señalar que tengo la convicción de que la empresa demandada es responsable por el retardo en el cumplimiento de su obligación que generó que el actor se embarcara de vuelta a su hogar perdiendo la posibilidad de participar del tour de pesca que tenía contratado, lo cual necesariamente genera un daño moral (respecto de este punto me expediré luego con más detalle) que debe ser indemnizado en atención a su imposibilidad de disponer libremente de su propio tiempo. Indudablemente, el actor debió permanecer una importante cantidad de horas en un lugar que no eligió y perdió la posibilidad de participar en el tour de pesca que había contratado y que motivara la contratación con la empresa demandada. Insisto con un aspecto que me resulta muy importante y que se menciona en uno de los fallos citados: se priva al ser humano de decidir cómo y donde ocupar el tiempo de su vida y eso no puede quedar exento de reproche. En esa misma línea, no resulta admisible que por tratarse de un desperfecto técnico la demandada puede eximirse sin más de responsabilidad. Para ello debe tratarse de un evento insuperable actuando con diligencia y previsión y la empresa debe hacer todo lo posible para superarlo a la mayor brevedad. En tal sentido, la Sala II de este Tribunal ha resuelto que cuando una compañía aérea realiza su actividad comercial a título oneroso, y lo hace especificando días y horas de salida de sus vuelos, en el desarrollo de esa actividad -tanto más cuando la misma máquina que parte hacia un destino, horas antes arribó desde aquel- es previsible que puedan presentarse problemas e inconvenientes técnicos -máxime en aeronaves de algunos años de vuelo- y, por tanto, debe estar adecuadamente equipada en tierra para superar con prontitud esas eventualidades, de manera que -salvo que sean razonablemente insuperables- no se proyecten en desmedro de los derechos del usuario (causa 5667/93, del 10-4-97). En estas actuaciones no ha quedado claro -y la empresa demandada no lo acreditó cuando le correspondía hacerlo- por qué no era posible arreglar el desperfecto en un tiempo razonable o conseguir una nave alternativa que permitiera al demandante llegar con suficiente tiempo a destino y participar así en el mentado tour de pesca. Cabe destacar que sobre este punto, sus agravios son insuficientes para revertir lo decidido por el a quo. Cabe recordar que el juez consideró que los desperfectos técnicos invocados por la demandada no bastaban para excluir su responsabilidad como transportista ya que los problemas de esta naturaleza sólo son imputables a la compañía aérea y para quedar eximida frente a los pasajeros, debió acreditar que las medidas que adoptó fueron todo lo necesarias, que no pudo prever, o bien que no pudo adoptar antes las medidas conducentes. A su vez, señaló que, si bien hizo lo que correspondía para mantener la aeronave en condiciones seguras de prestar servicio, lo cierto es que lo hizo con demoras, sin justificar adecuadamente que se había configurado una hipótesis de caso fortuito o fuerza mayor, que, como es sabido, requiere una prueba concluyente de quien pretende exonerarse de responsabilidad. Pues bien, la demandada se limita a esgrimir una queja que comporta un mero desacuerdo con lo decidido, cita además una resolución ministerial que no invocó al contestar la demanda y guarda absoluto silencio en punto al argumento central que esgrimió el sentenciante al respecto, y es que no arrimó una prueba concluyente que le permitiera exonerarse de responsabilidad.

El hecho de que la empresa no cuente con los elementos técnicos para reparar los desperfectos en un tiempo razonable para los pasajeros o tenga prevista una aeronave alternativa para ese caso, es exclusiva falta de diligencia y previsión de la demandada y debe responder por ella al igual que por cualquier decisión comercial que adopte frente a su incapacidad para superar los problemas técnicos. El pasajero paga por su pasaje y paga una importante cantidad de dinero. Pues bien, merece de parte de la compañía que extreme las precauciones para cumplir con lo acordado. Y si no puede hacerlo, deberá responder en la medida del daño ocasionado.

Como he sostenido en una causa ya citada, el transporte aéreo no justifica por particular que sea el ámbito en el que se desarrolla -salvo extremos insuperables-, la desconsideración de los derechos de los usuarios, y si a éstos se les promete el transporte en determinado horario o en un lapso preciso, les asiste el derecho a que dicho compromiso, por el que se paga un precio, sea cumplido como la ley misma (causa 4.625/02 del 10-5-05 y su cita). Con lo dicho hasta aquí, concluyo que corresponde confirmar lo decidido por el a quo en punto a la responsabilidad que le cabe a la demandada en el sub lite. V. Sentado ello, me expediré sobre los agravios que ambas partes formulan respecto del monto concedido en concepto de daño moral. A la luz de los hechos, no tengo dudas respecto de que el accionante no pudo disponer libremente del propio tiempo y de decidir en qué lugar estar por una conducta que, más allá de las atenciones que pueda haber suministrado, resulta imputable a la empresa demandada y justifica la procedencia del daño moral. Como se resolvió en un caso donde se había producido un retraso en un vuelo, ?el damnificado perdió un considerable lapso de su libertad, de su tiempo y de sus actividades laborales programadas, lo cual ocasiona un daño moral que debe ser reparado, el que no requiere prueba específica, porque el daño es consecuencia directa del incumplimiento contractual de la demandada? (causa 9.570, del 11-9-07 y sus citas). Por otra parte, este Tribunal ha dicho que la pérdida de tiempo -que no

es otra cosa que ?pérdida de vida?- constituye un daño cierto y no conjetural que -indudablemente- se desenvuelve fuera de la órbita de los daños económicos y patrimoniales: es daño moral puro y, por lo tanto, indemnizable (conf. art. 522 del Código Civil). Esa pérdida de tiempo, 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 (causa 1.757/02 del 30-8-05 y sus citas).

En la misma línea he señalado también en una causa ya citada que es sabido que no resulta indemnizable cualquier molestia o inconveniente que naturalmente acompaña a ciertos hechos ilícitos como a determinados incumplimientos contractuales, sino el ?daño moral?. En este sentido, la pérdida de tiempo constituye un daño cierto y no conjetural que se desenvuelve indudablemente fuera de la órbita de los daños económicos o patrimoniales, en consecuencia, es daño moral puro e indemnizable (causas 4.625/02 del 10/5/05 y su cita y causa 6.002/05 del 19.02.2008). No puede soslayarse que el actor sufrió un importante retraso en el primero de los vuelos, lo que le impidió a su vez llegar a horario para tomar el que lo llevaría con destino a Manaus (Brasil). Que, habiendo llegado al aeropuerto de Atlanta, debió esperar hasta el día siguiente el mencionado vuelo, que luego fue cancelado. Evidentemente, tal situación le generó, además de las molestias obvias, un estado de total incertidumbre y zozobra por no saber si iba a poder cumplir con el fin último de su viaje, y que tal situación se vio empeorada al tener la plena certeza de que ya no podría participar de aquél tour de pesca, que con tanta anticipación había organizado. A mayor abundamiento y a modo de soporte doctrinario, cabe destacar que el nuevo Código Civil y Comercial, dispone en su artículo 1738 que la indemnización incluye especialmente las consecuencias de la violación de los derechos personalísimos de la víctima, de su integridad personal, su salud psicofísica, sus afecciones espirituales legítimas y la que resultan de la interferencia en su proyecto de vida. En tales condiciones, entiendo que el monto otorgado por el magistrado de primera instancia por este rubro, resulta adecuado y los agravios de ambas partes en lo atinente al rubro recién referido, son insuficientes para revertir lo decidido en primera instancia. Adviértase que tanto actora como demandada, esgrimen magros argumentos y apenas esbozan meras protestas sin apoyar su postura con fundamentos precisos que permitan a este Tribunal cuestionar lo decidido por el sentenciante. Por lo expuesto propongo al acuerdo confirmar lo decidido por el magistrado de primera instancia en este punto. VI. Se agravia la actora porque el juez rechazó el reclamo referido a los elementos de pesca inutilizados. El magistrado expuso de manera clara y concisa que los elementos de pesca que el actor habría comprado exclusivamente para llevar a la frustrada excursión, se encuentran en poder de éste y no se acreditó en autos que los mismos hayan devenido inutilizables, por lo que correspondía el rechazo del rubro en cuestión. Considero acertado el razonamiento del juez y señalo que ello no fue desvirtuado en absoluto por el actor en su expresión de agravios. En efecto, el actor destaca que de las declaraciones testimoniales obrantes en autos, surge de manera clara que éste había comprado instrumentos de pesca que eran específicos para la excursión a la que finalmente no pudo asistir. Lo cierto, es que el a quo no discutió tal cosa, tan solo puso de resalto que por el hecho de tenerlos en su poder, no había perdido el valor de éstos, y que todavía disponía de los mismos. Esto significa, que de resultar necesario, también podría venderlos. Así las cosas, es evidente que no ha demostrado el actor haber sufrido una pérdida de materiales que deba ser indemnizada. Por ello, considero que debe rechazarse este agravio y confirmarse este aspecto de la sentencia. VII. Corresponde ahora tratar la queja del actor referida a los gastos de vestimenta, hospedaje y comida. El magistrado estimó que como consecuencia de los incumplimientos de la demandada, el actor necesariamente debió incurrir en gastos de alimentos, bebidas y hospedaje. Sentado ello y a los fines de fijar el monto respectivo, hizo uso de las facultades que le otorga el artículo 166 del Código Procesal (texto según ley 26.939, DJA) toda vez que no se había producido prueba al respecto. La apelante hace referencia a normas y a jurisprudencia así como también destaca que la indemnización consiste en la reposición de las cosas a su estado anterior. Lo interesante, es que ningún juez puede adivinar cuál era ?el estado anterior? si no se producen pruebas tendientes a demostrarlo. Aquí también resulta interesante señalar que el artículo 1744 del nuevo Código Civil y Comercial, refuerza la idea de que quien reclama un daño, debe acreditarlo. En tal sentido, el mencionado artículo estipula que el daño debe ser acreditado por quien lo invoca, excepto que la ley lo impute o presuma, o que surja notorio de los hechos (algo que no puede afirmarse en el sub lite). Lo cierto es que la recurrente no dedicó ni un solo párrafo a demostrar que lo afirmado por el a quo sobre este punto era falso o erróneo. En tales condiciones, resulta evidente que la única opción del magistrado, era estimar dicho monto de manera prudencial y sobre la base de lo dispuesto por el artículo 166 del Código Procesal (DJA). VIII. Respecto al agravio de la demandada en lo atinente al monto concedido en concepto de lucro cesante, debo señalar que según mi criterio, el mismo debe ser confirmado. En lo sustancial, la recurrente arguye que el actor no acreditó ser periodista ni pescador profesional, ni que dicha profesión fuera su medio de vida. A su vez, señaló que tampoco se encontraba inscripto en la AFIP de manera que pudiera cobrar honorarios como periodista profesional. Cabe señalar que no existe ninguna norma que prohíba a una persona (sea periodista profesional o no) cobrar por sacar fotos y escribir notas relativas a un tour turístico en el que haya participado. Al margen de ello, cabe destacar que las aseveraciones de la recurrente no tienen sustento y ello surge sin

hesitación de la prueba obrante a fs. 231 y a fs. 327/330. En esta última, señala la AFIP que no puede brindar la información solicitada, amparándose en la ley 11.683, artículo 101. De ninguna manera dicho organismo señala la existencia de un impedimento legal para que el Sr. Damiani eventualmente cobrara el dinero que se menciona en el informe de fs. 231. En tales condiciones, teniendo en cuenta la prueba producida por el accionante al respecto, corresponde rechazar el presente agravio y confirmar el monto fijado por el juez en este rubro. IX. Ahora bien, debo tener presente que la empresa demandada solicitó al momento mismo de la contestación de la demanda que se tuvieran en cuenta las normas que limitan su responsabilidad contenidas en el Convenio de Varsovia (ver fs. 94 vta., punto VI). Personalmente he sostenido con anterioridad (causa 13.632 del 1°-3-05) que el daño moral se encuentra incluido dentro del límite establecido por el artículo 22 de la Convención de Varsovia por diferentes razones. a) La Convención de Varsovia (ratificada por la ley 14.111), modificada por el Protocolo de La Haya (ratificado por ley 17.836) y por los Protocolos de Montreal números 1, 2 y 4 (ratificados por la ley 23.556), debe ser interpretada integralmente. En tal sentido el artículo 22 inc. 2, en cuanto establece un límite de responsabilidad del transportista, debe ser aplicado en armonía con el artículo 25 que establece que el límite sólo puede ser sobrepasado cuando el daño provenga del dolo del transportista o de sus dependientes, supuesto que no se da en el presente caso. b) El artículo 22 de la Convención debe interpretarse en armonía con el artículo 24 que dispone que la acción por daños solamente podrá ejercitarse dentro de los límites señalados en el convenio ¿cualquiera? sea su título. c) El artículo 22 no discrimina la naturaleza del daño para fijar el tope indemnizatorio. Es por ello que desde antiguo la jurisprudencia y doctrina francesa establecen que ya sea que la indemnización sea reclamada a título de perjuicio moral o material o de los dos al mismo tiempo, siempre se encuentra limitada a los topes fijados en la Convención (doctrina y jurisprudencia citada en ¿La responsabilité aggravée du transporteur aérien -dol et faute équivalente au dol et développement du protocole de la Haye? par Henry Zoghbi, Paris 1962, p. 45, cit.55). En esa oportunidad señalé también que esa es la solución dada por la Corte Suprema de Justicia de la Nación en el precedente del 10 de octubre de 2002, in re ¿Alvarez, Hilda N. v British Airways? (Publicado en Jurisprudencia Argentina 2003-I-pág. 445/447) (vinculado con el tema pueden verse también las causas de la Sala I números 7170/01 del 20-10-05 y 9570/05 del 11-9-07). De allí que debe establecerse que el capital de la condena está sujeto a la limitación cuantitativa prevista en el art. 22, inc. 1, ap. b), del Convenio de Varsovia - La Haya, con las modificaciones introducidas en el Protocolo Adicional n° 3 de Montreal. De más está decir que la limitación juega como tope máximo -sólo se aplica al capital de condena, con exclusión de los intereses- (ver causa 3.775 del 11-12-97) y el modo en que eventualmente pudiera afectar el monto de la condena deberá ser establecido en la etapa de ejecución de sentencia. X. En consecuencia, propongo al acuerdo confirmar el fallo apelado en lo que fue materia de agravio. Las costas de ambas instancias se imponen a la demandada vencida (art. 70 del Código Procesal, primera parte, DJA). Así voto. El Dr. Ricardo Gustavo Recondo, por análogos fundamentos adhiere al voto precedente. Con lo que terminó el acto, de lo que doy fe. Buenos Aires, 4 de mayo de 2017. Y VISTO: lo deliberado y las conclusiones a las que se arriba en el acuerdo precedente, el Tribunal RESUELVE: confirmar el fallo apelado, con costas de ambas instancias a la demandada vencida (conf. art. 70, primera parte, del Código Procesal, texto según ley 26.939, DJA). Seguidamente corresponde expedirse sobre los recursos interpuestos a fs. 381 y 383 contra la regulación de honorarios practicada por el a quo: Teniendo en cuenta la naturaleza de las cuestiones debatidas, la extensión, calidad e importancia de los trabajos realizados y las etapas cumplidas (conf. arts. 3, 6, 7, 9, 37 y 38 de la ley 21.839 modificada por la ley 24.432), se confirman todos los emolumentos fijados por el juez. Por los trabajos ante la Alzada, se establecen los honorarios de la Dra. Aurora N. Habas, en la suma de pesos tres mil quinientos (\$3.500) y los del Dr. Anderson Christian Saltzar Chavez, se fijan en la suma de pesos dos mil doscientos (\$2.200) (art. 14 de la ley de arancel). El Dr. Guillermo Alberto Antelo no suscribe la presente por hallarse en uso de licencia (art. 109 del RPJN). Regístrese, notifíquese, oportunamente publíquese y devuélvase. Graciela Medina Ricardo Gustavo Recondo 017429E