

Accion De Danos Y Perjuicios Aeronaves Contrato De Hangaraje Incumplimiento Contractual Naturaleza Juridica Deterioros

JURISPRUDENCIA

Acción de daños y perjuicios. Aeronaves. Contrato de hangaraje.

Incumplimiento contractual. Naturaleza jurídica. Deterioros

Se confirma la sentencia que hizo lugar parcialmente a la demanda de daños y perjuicios interpuesta con motivo del incumplimiento de un contrato de hangaraje de una aeronave, en el que se incluyeron trabajos varios de mantenimiento del helicóptero a fin de mantener su aptitud de aeronavegabilidad. Sin embargo, se aclaró que al no haber sido posible determinar con precisión cuál fue el origen del deterioro, debía concluirse que la inactividad del helicóptero durante un tiempo prolongado fue el factor determinante de aquel, pues la parte actora dejó la aeronave librada a su suerte, sin brindarle la atención que dicho bien requería.

En Buenos Aires, a los 6 días del mes de junio de 2018, se reúnen en Acuerdo los señores jueces de la Sala II de esta Cámara para dictar sentencia en los autos del epígrafe. Conforme con el orden de sorteo efectuado, el doctor Ricardo Víctor Guarinoni dijo:

I.- Haras La Madrugada S.A. interpuso demanda de monto indeterminado por daños y perjuicios contra Timen S.A., especificando que el perjuicio se halla representado en la depreciación del precio de venta de un helicóptero de su propiedad atribuible a la ahora demandada. Relató que siendo propietario de un helicóptero marca Agusta modelo ..., número de serie ..., matrícula ..., celebró un contrato de hangaraje con la demandada Timen S.A. Puntualizó que dicho helicóptero lo había adquirido en el año 1992 a un precio de U\$S 920.975, y que su fabricación data del año 1985. Detalló que la demandada prestó servicios de hangaraje y realizó trabajos varios de mantenimiento del helicóptero a fin de mantener su aptitud de aeronavegabilidad conforme lo dispone el artículo 36 del Código Aeronáutico, agregando que ello se demuestra con la facturación presentada por la demandada. Continuó el relato diciendo que en oportunidad de intentar la venta de la aeronave en junio de 1997 se solicitó cotización al experto aeronáutico Oscar Eduardo Roggero, quien estimó que el valor de mercado del helicóptero era de U\$S 885.000 y que el valor remanente de mercado era de U\$S 698.527, deducidos gastos de mantenimiento e inspección para su puesta en vuelo. Aseveró que la demandada desatendió las obligaciones que le corresponden a quien tiene la guarda de una aeronave, resaltando que en diciembre de 1998 su contraria envió un presupuesto para la puesta en condiciones de aeronavegabilidad que llamó la atención por la notoria diferencia con aquél que presentó en junio de 1997, extremo que denotaba un deterioro del aparato atribuible a su negligencia. Prosiguió recordando que la aeronave se encontraba en venta con interesados presentados por la firma Helicenter S.A. y que a fin de retirar la aeronave su parte canceló la deuda que existía con la demandada al 29 de junio de 1999, la que alcanzaba la suma de \$ 24.000, constatando con posterioridad a su retiro que se había extraído de la aeronave una batería ... como así también una válvula de flujo marca Sperry ..., las que se valoraron en U\$S 7.600. Asimismo agregó que se pudo constatar a través de Helicenter S.A. el estado general de deterioro de la aeronave al intentarse la puesta a punto de ésta. Puso de relieve que por la delicadeza de sus mecanismos este tipo de aeronaves deben ser guardadas en hangares que protejan a la maquinaria de las inclemencias del tiempo y de suciedades, destacando que al ser retirada para su venta se evidenció que la aeronave había sido dejada a la intemperie y sin ningún tipo de protección de sus mecanismos. Puntualizó que dicho deterioro fue determinante en la disminución del precio de venta, ya que sólo pudo obtenerse de la adquirente, la firma Sambal S.A., la suma de U\$S 317.586 con fecha 17 de agosto de 1999. Expresó que el 5 de abril de 2000 su parte intimó a la demandada TIMEN S.A., mediante carta documento n° ..., para que asumiera su responsabilidad por los deterioros sufridos por el helicóptero, obteniéndose una respuesta negativa. Afirmó que si bien su parte considera que las obligaciones del que recibe una aeronave por un contrato de hangaraje son más extensas que las de un contrato de garage o depósito, se puede extender por analogía al hangaraje las obligaciones del garagista o del depositario. Y que en tal sentido el artículo 2202 del Código Civil prescribe que "El depositario está obligado a poner las mismas diligencias en al guarda de la cosa depositada, que en las suyas propias", recordando que esta norma coincide con lo prescripto en el artículo 123, inciso 4°, del Código de Comercio. Insistió en que el proceder de la demandada fue negligente, no exento de dolo eventual en cuanto podía prever las consecuencias de dejar la aeronave a la intemperie, destacando que inclusive la restitución se efectuó sin la entrega de sus accesorios: la batería y la válvula ya mencionadas, situación que lleva a la aplicación del artículo 2208 del Código Civil que prescribe: "El depósito no transfiere al depositario el uso de la cosa. No puede servirse de la cosa depositada sin el permiso expreso o presunto del depositante?". Asimismo aseguró que la demandada no puede excusar su negligencia o dolo en un supuesto ejercicio del derecho de retención -el cual aseveró que nunca le fue notificado-, pues según lo consagra el artículo 2218 del Código Civil: "El depositario tiene el derecho de retener la cosa depositada hasta el entero pago de lo que se debe por razón del depósito...?", por lo que no se libera de sus obligaciones de conservación de la cosa, máxime cuando es consciente de su valor y de las consecuencias de su deterioro.

II.- A fs. 240/44 vta. contestó la demanda

Timen S.A., negando los hechos y desconociendo los documentos que no fueron expresamente reconocidos. Relató que la aeronave en cuestión fue trasladada a su taller aproximadamente en 1993 y que fue retirada el 2 de julio de 1999, aseverando que su empresa realizó algunos trabajos en dicha aeronave al tiempo de su traslado pero que en 1995 no sólo la actora no ordenó ningún trabajo sino que además no pagó suma alguna por ningún concepto, a lo cual agregó que desatendió los reclamos que se le formularon a fin de proceder a su retiro. Afirmó que la parte actora efectuó una especie de abandono de la unidad pues no dirigió ninguna intimación para la entrega de la aeronave que era de su propiedad. Respecto del incumplimiento de las obligaciones que se le imputa se preguntó cuáles son éstas, pues recalcó que su empresa es un taller aeronáutico y no una playa de estacionamiento, puntualizando que casi todos los talleres aeronáuticos retienen las unidades por un breve lapso porque el objeto es efectuar los trabajos de reparación y a veces ni siquiera tienen lugar para su guarda. Insistió en que en la razón social de Timen S.A. no figura como actividad la de ofrecer hangaraje porque ésa no es tarea propia del taller, por lo que su parte nunca contrajo la obligación de guardar y cuidar esa aeronave que quedó librada a su suerte por inacción y negligencia de su propietario. Destacó que dicha conducta se tradujo en la falta de uso de la unidad por mucho tiempo y ello produjo ciertos deterioros que para su puesta en operaciones deben ser reparados. Explicó que el segundo presupuesto de diciembre de 1998 al que alude la actora incluye una realización de "overhaul" de ambos motores Allison ... por U\$S 196.000, pues se los iba a remitir al exterior por exportación temporaria, lo cual requería un adicional de U\$S 34.000, y que el presupuesto anterior menos complicado, que llegaba a la suma de U\$S 89.123,97 en junio de 1997, se trataba de un presupuesto orientativo porque al desarmar una unidad siempre aparecen problemas que de otra manera no se advierten y que hay que solucionar. Subrayó que la actora al retirar la aeronave luego de saldar la deuda lo hizo sin efectuar reclamo alguno por el estado de la unidad, haciendo hincapié en que del recibo del importe que canceló la deuda surge en forma clara que su firma no cobró suma alguna por presunto hangaraje. Reiteró que la accionante no formuló reserva alguna ni pagó bajo protesta. Advirtió que la aeronave fue retirada de su taller y trasladada a Helicenter, otro taller aeronáutico dirigido por un ex empleado de Timen S.A. que cuenta con personal que también integró su empresa, con quienes se mantiene una tensa relación, motivo por el cual entiende que cualquier informe emanado de Helicenter conlleva la sospecha de parcialidad manifiesta a fin de desprestigiar a Timen S.A. Señaló, asimismo, que en el contrato de compraventa que exhibe la actora no se observa una firme declaración respecto del estado de la aeronave, aunque sí se remarca que la aeronave estuvo inactiva durante un tiempo prolongado, por lo que debían realizarse importantes trabajos para que volviera a servicio. Resaltó la condición de "inactiva" que se adjudica a la aeronave porque según su entender ése es el factor determinante de los presuntos desarreglos que presenta la unidad, e insiste en que es así como se lo destaca en forma expresa en el boleto de compraventa y la vendedora (la accionante) declara no tener conocimiento de vicios ocultos ni sospecha de ellos, fuera de los deterioros presumibles como consecuencia natural de la inactividad del helicóptero. Recalcó, por último, que según los trabajos que se registraron en el legajo de la aeronave en la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad, en ningún ítem figura el recorrido de sus motores sino sólo la inspección de éstos, lo cual, según su parecer, pone de manifiesto que si no se estimó necesario el recorrido fue porque los motores no presentaban un daño significativo. III.- A fs. 983/84 se presentaron Mirta Susana Martinenghi y Rubén Adrián Martinenghi, en su carácter de herederos de Arnaldo Martinenghi, los que celebraron un acuerdo con un tercero -Fernando Marín- vinculado al paquete accionario de Haras La Madrugada S.A. el 19 de diciembre de 2003. Señalaron que en acuerdo complementario de la misma fecha surge que la suma por la que eventualmente prospere esta demanda debe ser considerada un activo de Arnaldo Martinenghi, por lo que deberá ser reembolsada a ellos en caso de ser percibida por Haras La Madrugada S.A. IV.- A fs. 1112, sin haber mediado oposición y vencido el plazo fijado en la providencia de fs. 998, en la cual se intima al Representante Legal de Haras La Madrugada S.A. para que realice la cesión del crédito, se tiene por efectuada la cesión del crédito litigioso debatido en esta causa a favor de los señores Mirta Susana Martinenghi y Rubén Adrián Martinenghi. V.- La señora Juez de primera instancia, en su pronunciamiento de fs. 1149/1158, hizo lugar a la demanda en forma parcial y condenó a Timen S.A. a pagar a los señores Mirta Susana Martinenghi y Rubén Adrián Martinenghi la suma de \$ 49.755 para cada uno de ellos, con más los intereses desde la fecha de notificación de la demanda hasta el día del efectivo pago de conformidad con la tasa vencida que percibe el Banco de la Nación Argentina en sus operaciones habituales de descuento a treinta días, distribuyendo las costas en el orden causado. VI.- La referida sentencia suscitó el recurso de ambas partes (fs. 1171 y vta. y 1175 y vta.). La parte actora expresó agravios a fs. 1200/1205, cuyo traslado fue contestado por la accionada a fs. 1220/1224 y la parte demandada hizo lo propio a fs. 1209/1216 vta., obrando la contestación de la actora a fs. 1226/1228 Median, además, recursos que se vinculan con la regulación de honorarios (1171 y vta., 1176 y 1177) los que serán tratados por el Tribunal en conjunto a la finalización del presente Acuerdo. VII.- Los agravios de la accionante pueden resumirse en los siguientes: a) los deterioros sufridos por la aeronave no son contemplados como daño resarcible por la sentenciante; b) la señora Juez "a quo" expresa que no se ha probado qué condiciones presentaba el helicóptero al momento de su ingreso a las instalaciones de Timen S.A. en el año 1993, sin tomar en cuenta que la aeronave voló con posterioridad, con lo cual

parece claro que debía tener la batería y la válvula de flujo para poder hacerlo, es decir que se encontraba en condiciones operativas; c) la sentencia no toma en consideración las declaraciones testimoniales que afirman que el helicóptero puesto bajo la guarda y responsabilidad de la demandada permaneció a la intemperie y d) la Juez de primer grado concluye que su parte incurrió en el abandono de la aeronave, omitiendo efectuar una observación de ésta durante años, sin reparar en que se presumía que la unidad se hallaba bajo techo, con paredes laterales y ambiente seco y cerrado. VIII.- Las quejas de la demandada, por su parte, se ciñen a estas cuestiones: a) se la condena a indemnizar por una supuesta violación al deber de custodia cuando por otra parte se da por sentado que se trató de una mera orden de reparación cumplida eficientemente y no de un contrato de depósito; b) no se acreditó la falta de la batería y de la válvula cuya ausencia se reclama, y mucho menos extremo alguno que permita imputar tal resultado a alguna conducta indebida de su parte; c) la intromisión de un tercero ajeno al vínculo contractual: Helicenter, empresa a la que se le encomendó el retiro de la aeronave para su puesta a punto y entrega al comprador: Sambal S.A., por lo que no es posible afirmar que las piezas faltantes hayan desaparecido en su taller cuando con posterioridad hubo tareas de maniobra a cargo de Helicenter y de la compradora; d) la señora Juez de primera instancia limitó su vinculación con la parte actora a un contrato de reparación y decidió que su empresa debía resarcir a la contraria por la falta de dos elementos de la aeronave cuyo valor se estableció en U\$S 6.200, monto cuyo método de fijación considera erróneo, en especial por la tasa de interés que se ordena aplicar. IX.- Aclaro, ante todo, que no obstante haber analizado todas las pruebas de la causa y reflexionado sobre los diversos planteamientos de las partes, sólo volcaré en este voto aquellos fundamentos que considero ?conducentes? para la correcta composición del diferendo. Me atengo, así, a la Jurisprudencia de la Corte Suprema que ha juzgado correcta tal metodología (confr. Fallos: 265:301; 278:271; 287:230; 294:466, entre muchos otros) y que es criterio recibido, en orden a la selección y valoración de la prueba, por el artículo 386, segunda parte, del Código Procesal. X.- Quiero precisar, en primer término, que el contrato de hangaraje no tiene una configuración en normas legislativas ni ha sido estudiado en profundidad por la doctrina, la cual se ha limitado a vincularlo con figuras como la locación y el depósito del derecho común. Empero, es claro que presenta notas típicas del derecho aeronáutico que exceden ambas figuras contractuales, y ello es así por el alto valor económico de las aeronaves y por los principios de seguridad que enmarcan toda la aeronáutica civil, extremos que le otorgan una naturaleza especial (conf. FOLCHI M. O., ?Tratado de Derecho Aeronáutico y Política de la Aeronáutica Civil - Contratos aeronáuticos). Según este autor el contrato de hangaraje es ?el contrato por el cual el explotador de una aeronave encarga la custodia de esta última a otra persona en un lugar cubierto de un aeródromo o aeropuerto, durante el tiempo que la misma se encuentra estacionada y sin cumplir operación alguna, así como otras tareas relacionadas con la aeronave, mediante el pago de un precio cierto en dinero?. Los elementos del contrato según esta definición son los siguientes: a) el compromiso de custodia de una aeronave, lo que supone la guarda de la misma con los recaudos necesarios para que el aparato mantenga el estado en el que fue entregado por su explotador o tenedor. Es claro que puede ocurrir que la custodia incluya la realización de determinados servicios al aparato, como su limpieza interior y exterior, pintura, trabajos de mantenimiento técnico, etc., lo que así prevé la definición; b) La custodia se cumple en un lugar cubierto dentro del recinto aeroportuario y debe garantizarse por el explotador del aeropuerto o por quien asuma la obligación, el cumplimiento de las medidas de seguridad aeronáutica relacionadas con la clase de aeronave de que se trate; c) La aeronave no cumplirá operación alguna durante el o los períodos en que se ejecute el contrato. Esta figura contractual, de acuerdo con la noción expuesta, es consensual, bilateral, onerosa y de tracto sucesivo. Ello así porque responde a la autonomía de la voluntad de las partes que lo celebran, quienes son dos: el explotador o propietario de la aeronave y el explotador del aeropuerto o quien posea la utilización de un hangar que responda a las necesidades del primero. Señala el doctor Folchi que resulta interesante tener en cuenta que en la Argentina, por ejemplo, la mayoría de estos contratos se concretan en forma verbal, si bien también pueden celebrarse por escrito. En estos casos, las partes, que son el explotador o tenedor de la aeronave y el explotador del hangar o el explotador aeroportuario mismo, según el caso, establecen sus respectivas obligaciones y así, por ejemplo, el explotador de la aeronave se compromete a contratar los seguros obligatorios establecidos por el código aeronáutico incluyendo al explotador del hangar como asegurado adicional; a pagar el precio convenido, habitualmente en forma mensual; a mantener la aeronave cerrada y sin freno, con calzas puestas y la rueda de nariz libre y destrabada y sus sistemas apagados; a no realizar actividades aéreas comerciales (instrucción de vuelos, taxi-aéreos, trabajos aéreos en general, venta de aeronaves, tareas de mantenimiento en general, etc.) sin consentimiento de la otra parte; a no almacenar, dentro de la aeronave, materiales peligrosos o volátiles, los cuales debe entregarlos para su custodia a la otra parte; a no abastecer de combustible a la aeronave dentro del hangar, ni hangarar a otra aeronave en reemplazo de la que es objeto del contrato sin consentimiento de la otra parte. También es usual que el explotador de la aeronave entregue una lista de las personas autorizadas a retirar la aeronave hangarada. Por su parte, el explotador del hangar se compromete a mantener las instalaciones del mismo de manera ordenada y limpia y a dar el debido tratamiento al uso, almacenaje y deshechos de aceite y cualquier otro material riesgoso; a mantener los elementos de prevención de incendios establecidos por la reglamentación respectiva; a establecer el horario en el que

prestará sus servicios para los casos en que el explotador de la aeronave tenga que utilizarla en su actividad específica, pudiendo establecer un costo adicional si este último decide hacerlo fuera del mismo y a realizar en la aeronave aquellos servicios a que se hubiera comprometido (pintura, limpieza, etc.). Todo ello supone el cuidado normal de la aeronave respectiva. El objeto del contrato es la custodia de la aeronave respectiva, lo que en principio se asemeja a la locación de obra, en el sentido de que el explotador del hangar se compromete a un resultado, cual es el cuidado de la aeronave y su entrega a su explotador en las mismas condiciones en que fue recibida. Las obligaciones de las partes son de dar para el explotador de la aeronave (entregar la misma para ser colocada en el hangar o colocarla en él y pagar el precio) y de hacer para el explotador del hangar (custodiar la aeronave). Es indudable que en la práctica y en muchos casos se conviene esta figura contractual para que al mismo tiempo se efectúe en la aeronave algún otro trabajo que puede ser de reparación, y ésta es la situación que parece acontecer en la especie. En efecto, de las constancias arrimadas a esta causa surge que la demandada prestó servicios de hangaraje y realizó trabajos varios de mantenimiento del helicóptero a fin de mantener su aptitud de aeronavegabilidad, extremo que se demuestra con la facturación presentada (conf. en especial fs. 7 y 14). En punto a los diversos reclamos que realiza la accionante, advierto que inicialmente responsabiliza a la demandada por los deterioros generales sufridos por la aeronave, y sobre esta cuestión cabe recordar que uno de los testigos, el ingeniero César Alberto Elizalde, en su declaración de fs. 736 y vta., a la Quinta, contestó que ¿una aeronave cuando no vuela por períodos prolongados más de un año sufre un daño de corrosión y transcurrido cierto período sin volar es obligatorio hacer inspecciones mayores como consecuencia de no volar?. Empero, este testimonio debe complementarse con el informe del perito ingeniero aeronáutico Antonio Nastasi que luce a fs. 498/511, quien a fs. 503 ¿in fine? precisa que cualquier problema se minimiza o subsana si se atacan las causas que lo producen y que la corrosión no escapa a esta regla, destacando que entre las prevenciones se encuentra la menor cantidad de tiempo de exposición a los agentes corrosivos y asimismo la limpieza periódica, la cual es necesaria para remover los agentes corrosivos que continuamente se depositan sobre las superficies metálicas, tarea ésta que considero quedaría, en principio, a cargo del explotador del hangar o propietario del taller aeronáutico, salvo que surgiera lo contrario de los términos del convenio que ha unido a las partes, lo cual no surge de documento alguno ni tampoco de los dichos de las partes o de los testigos aportados a esta causa. Es decir, no es posible determinar con precisión si el deterioro se debió a la prolongada inactividad de la aeronave o a la exposición de ésta a agentes corrosivos, o a la conjunción de ambos factores, con lo cual, atento la ausencia de prueba al respecto, tengo para mí que la inactividad del helicóptero durante un tiempo prolongado ha sido el factor determinante de los deterioros invocados, pues adhiero a la postura adoptada por la señora Juez de primera instancia, quien sostiene que la parte actora dejó la aeronave librada a su suerte, sin brindarle la atención que dicho bien requería, extremo que también se encuentra abonado por el testimonio del resto de los testigos: Miguel Oscar Lucifora (conf. fs. 739 vta., a la Sexta) y Héctor Daniel Carrizo, mecánico de mantenimiento de aeronaves (conf. fs. 742 vta., a la Quinta). XI.- Con relación al faltante de la batería y de la válvula de flujo que reclama la accionante señalo que según el testigo Carrizo era un helicóptero que volaba muy poco y nada hasta el año 1994 (conf. fs. 742, a la Quinta), por lo que parece claro que si la aeronave estuvo en el hangar de la demandada desde su ingreso en el año 1993 hasta su retiro en julio de 1999 y pudo volar dentro de ese período en que permaneció en el hangar de Timen S.A. es porque contaba con esas piezas que son necesarias para su puesta en marcha. Ello así, y habida cuenta de la responsabilidad que pesa sobre el explotador del hangar, esto es: cuidar de la aeronave y entregarla a su explotador en las mismas condiciones en que fue recibida, juzgo que la falta de dichos componentes debe achacarse a Timen S.A., máxime cuando al momento de restituir la unidad a su propietario se asentó por escrito que faltaban dichos elementos (conf. fs. 182 y reconocimiento expreso obrante a fs. 255 y vta.). XII.- Respecto del valor de dichas piezas no encuentro razones para apartarme de lo consignado por el experto Nastasi, quien estimó el valor de una válvula de flujo en U\$S 1.300 y el de una batería en U\$S 4.900, informe que no recibió observación alguna por ninguna de las partes. Yendo a la queja puntual de la accionada quiero recordar que la diferencia de la tasa de interés en las operaciones en divisas y en pesos responde al llamado "riesgo país", y éste se halla ausente en el caso. En efecto, la sentencia fijó la deuda conforme la cotización que para esta divisa regía en el Banco de la Nación Argentina en la víspera de su dictado, lo que significa que el acreedor -hasta ese momento- tenía garantizada su acreencia en función de la divisa norteamericana, con lo que se hallaba indudablemente a cubierto del apuntado "riesgo país", de donde se sigue, en términos de razonabilidad, que no concurren motivos que justifiquen que los intereses sean devengados como si la deuda hubiese estado expuesta desde su nacimiento a imprevisibles o eventuales pérdidas de poder adquisitivo del peso. En las condiciones expuestas es equitativo que los intereses -en el caso- sean liquidados aplicando la tasa que percibe el Banco de la Nación Argentina en sus operaciones de descuento a treinta días, los que correrán a partir de la fecha de notificación de la demanda hasta el día del efectivo pago. XIII.- Ponderando las particularidades que presenta la cuestión, y atento el vencimiento parcial y mutuo, encuentro razonable que las costas de ambas instancias corran por su orden (art. 68, segundo párrafo, Código Procesal). Los doctores Eduardo Daniel Gottardi y Alfredo Silverio Gusman, por razones análogas a las expuestas por el doctor Ricardo Víctor Guarinoni,

adhieren a su voto. En virtud del resultado que instruye el Acuerdo que antecede, esta Sala RESUELVE: confirmar la sentencia de fs. 1149/1158, con costas de ambas instancias en el orden causado (art. 68, segundo párrafo, del Código Procesal) Teniendo en cuenta la naturaleza del asunto, y la extensión, calidad e importancia de los trabajos realizados, así como las etapas cumplidas, confirmase los honorarios del doctor Fernando D. Amuchástegui y los del doctor Norberto G. Bonifacio, los del último profesional desde que sólo fueron apelados por bajos. Y elévase a la suma de pesos OCHO MIL (\$ 8.000) los del doctor Horacio Raúl Crespo (arts. 6, 7, 9, 19, 37 y 38 de la Ley 21.839, modificada por la Ley 24.432). Por las tareas de Alzada, meritando el resultado del recurso, regúlase los honorarios de los profesionales intervinientes por la parte actora, doctores Fernando D. Amuchástegui y Norberto G. Bonifacio en la suma de pesos DIECIOCHO MIL SESENTA Y SIETE (\$ 18.067) y de pesos SIETE MIL DOSCIENTOS VEINTISIETE (\$ 7.227), respectivamente. Asimismo fíjase los del doctor Daniel Juan Spiropulos en la suma de pesos VEINTICINCO MIL DOSCIENTOS NOVENTA Y CUATRO (\$ 25.294), en su doble carácter de letrado y apoderado de la parte demandada (art. 14 del arancel vigente). Regístrese, notifíquese y devuélvase.-

ALFREDO SILVERIO GUSMAN EDUARDO DANIEL GOTTARDI RICARDO VÍCTOR GUARINONI
030261E