

Corte Suprema de Justicia de la Nación

Buenos Aires, 9 de noviembre de 2000.

Vistos los autos: **A**Fabro, Víctor y otra c/ Río Negro, Provincia de y otros s/ daños y perjuicios@, de los que

Resulta:

I) A fs. 25/49 se presentan por medio de apoderado Víctor Fabro y Juana Elsa Gómez de Fabro e inician demanda contra Servicios Aéreos Patagónicos Sociedad del Estado, la Provincia de Río Negro y José Daniel Marzialetti, por indemnización de daños y perjuicios.

Dice que el 6 de abril de 1994, a las 13,25, aterrizó en el aeródromo de Ingeniero Jacobacci, Provincia de Río Negro, el avión marca Metro III, de fabricación de Fairchild Aircraft, modelo SA-227 AC, n° de serie AC-216, matrícula LV-RBR de propiedad de la demandada SAPSE (Servicios Aéreos Patagónicos Sociedad del Estado), el cual se dirigió a la plataforma, donde detuvo su marcha y se procedió al desembarco de los pasajeros. Expresa que el motor derecho del avión permaneció en marcha, hecho que en ningún momento fue advertido a los viajeros, y aclara que la puerta de ascenso y descenso se encuentra del lado opuesto, es decir sobre el costado izquierdo del fuselaje, visto el avión desde la posición del piloto sentado en su puesto de comando. Acompaña e individualiza como anexo "C" el plano de la aeronave.

Afirma que como única representante en esos momentos del explotador aéreo y propietario de la aeronave se encontraba en el aeródromo la señora Susana Mingot, quien dialogaba en la cabina con el señor José Daniel Marzialetti, comandante de la aeronave. Tal circunstancia obedecía -según lo explica en la causa seguida ante la justicia federal- a que, en cumplimiento de las funciones auxiliares que desempeñaba en cada llegada de las aeronaves de la empresa SAPSE, ascendió para solicitar la anuencia del comandante para el

personas que descendieron del avión habían quedado libradas a su suerte en la pista, pues el copiloto Gustavo Germán Tornquist atendía a la descarga de los bultos y equipajes transportados en la bodega de la aeronave, labor obviamente ajena a su rol y propia del personal de plataforma. No había ninguna otra persona de la empresa, ni de la tripulación, ni del aeródromo, al servicio del despacho del vuelo, o afectada al control del ascenso o descenso de pasajeros.

En tales circunstancias, Patricia Liliana Elsa Fabro de Saber, quien había desembarcado en esa escala, después de dejar a su hijito nacido hacía pocos días antes en manos de su marido, Ciro Adrián Saber, regresó a buscar su maleta, que se encontraba en la bodega delantera, la cual le fue entregada por el copiloto Tornquist. Sin que existiera previa advertencia a los pasajeros, en vuelo o al momento del descenso, ni vallado, ni señales luminosas o de otra naturaleza, ni persona que le indicase el peligro, la señora Fabro de Saber rodeó la aeronave por la popa y al dirigirse hacia proa recibió un impacto de la hélice del motor derecho, que se encontraba en funcionamiento, falleciendo instantáneamente a raíz de las gravísimas heridas sufridas de las que da cuenta su autopsia obrante a fs. 53/54 de la causa n° 1638/94 que segrega en copia simple.

Afirma que la sola enunciación de las circunstancias antedichas exterioriza con claridad la manifiesta responsabilidad de los demandados, la que se verá corroborada a poco que se examinen las graves omisiones en que incurrieron tanto la propietaria SAPSE y la provincia titular del aeropuerto, como el propio comandante Marzialetti.

En ese sentido, manifiesta que el aeródromo de In-

Corte Suprema de Justicia de la Nación

categoría de "público", y que la actual pista de aterrizaje lo fue el 11 de septiembre de 1990 mediante resolución 22/90. El aeródromo no es "controlado", es decir que no es asistido por personal de control ni posee equipamiento radioeléctrico o ayudas visuales al vuelo. Tal naturaleza impone estrictas obligaciones de seguridad al responsable y a la empresa propietaria del avión, toda vez que la prestación de servicios mediante una cosa peligrosa cual es el avión con sus motores en marcha, exige la adopción de severas medidas de seguridad que eviten al pasaje los riesgos que resultan de las operaciones que se efectúan. Su omisión implica grave negligencia o imprevisión susceptible de provocar hechos penosos como el que da origen a este juicio.

Detalla las características técnicas de la aeronave y afirma que aparatos del tipo descripto pueden, en escalas donde no se dispone de servicios de apoyo terrestre y en las que se prevé una permanencia breve, mantener un motor en funcionamiento a fin de contar con la energía eléctrica necesaria para la puesta en marcha de los demás y continuar el vuelo. Esa práctica permite prescindir de un equipo auxiliar de arranque o de baterías de tierra.

Explica que la detención total de los motores implica efectuar la puesta en marcha "caliente", la que se evita con el procedimiento anteriormente descripto. De otro modo, la retención de gases dentro de la turbina la recalienta y los picos de temperatura que se producen al arrancar nuevamente el grupo propulsor menguan su vida útil y dañan sus componentes. Pero aquellas ventajas, sostiene, no pueden procurarse a costa de la vida y seguridad de los pasajeros y exigen la adopción de medidas de seguridad.

El "Reglamento para la Operación de Aeronave", en su parte I dedicada al "Transporte Aéreo Comercial" (ROA-TAC)

autorizado bajo determinadas condiciones como el cumplimiento por el explotador de "todos los recaudos necesarios" mediante la disposición de "personal idóneo en plataforma para controlar y guiar el desplazamiento de los pasajeros a fin de evitar que se aproximen a la planta propulsora que se mantiene en marcha".

El incumplimiento de estas obligaciones surge de las declaraciones del piloto, José Daniel Marzialetti, del copiloto Gustavo Germán Tornquist y de Susana Mingot.

En el presente caso el propietario de la aeronave era a la vez su explotador y en esta última condición asume diversas obligaciones respecto de su personal y el control de las operaciones, las cuales están contenidas en el reglamento citado y que reproduce.

Lo cierto -dice- es que en un aeródromo no controlado queda a cargo del explotador la seguridad de los pasajeros en tierra y de las demás personas que por cualquier razón puedan aproximarse a la pista y a las aeronaves; ello, desde luego, sin perjuicio de las responsabilidades que competen al titular del aeródromo. Queda a la vista -agrega- que SAPSE no cumplió con esas exigencias.

En otro aspecto, destaca las obligaciones del personal de tierra y entre ellas asigna relevancia a la contenida en el "vademécum" sobre "Normas de Plataforma" de la empresa S.A.D.E., que son semejantes a las utilizadas por SAPSE. En ese sentido transcribe que "bajo ningún concepto se debe dejar de colocar la soga de seguridad en todas aquellas aeronaves que tengan hélices"... "una vez parado los motores en plataforma". La adopción de esta sencilla medida de seguridad habría evitado la muerte de Patricia Liliana Fabro de Saber.

En cuanto a la responsabilidad que le compete a la

Corte Suprema de Justicia de la Nación

mo, afirma que, aun admitiendo las singulares características del aeropuerto de Ingeniero Jacobacci, ellas no autorizan a prescindir de las medidas de seguridad necesarias, y que, además, en el momento del hecho carecía de personal y servicios.

También atribuye responsabilidad al piloto del avión sobre la base de la AIL 32-34/90, que impone que el ascenso o descenso de los pasajeros se efectúe con los motores detenidos. Afirma también que en ningún momento advirtió a los pasajeros que un motor habría de quedar en funcionamiento y con él la hélice correspondiente y se mantuvo ajeno a la operación de desembarco aun en conocimiento de la ausencia de personal en la plataforma.

Realiza consideraciones sobre la pretensión resarcitoria, para cuya determinación aconseja el uso de razonamientos objetivos y fija la cuantía de los daños. Reclama daño moral y, sobre la base de que la indemnización debe sujetarse al principio de la reparación integral, solicita se admita el daño psicológico. Estima el total de los daños en \$ 441.999,69 o lo que en más o en menos resulte de la prueba.

II) A fs. 68/84 se presentan por apoderado los demandados Servicios Aéreos Patagónicos Sociedad del Estado y José Daniel Marzialetti, y la citada en garantía, Horizonte Compañía Argentina de Seguros Generales. Niegan los hechos tal como se los narra en el escrito de demanda y dan su propia versión.

Reconocen que el accidente ocurrió en el día, lugar y horario señalado en la demanda, que la hélice derecha estaba en funcionamiento, y que la Sra. de Saber formaba parte del pasaje.

Dicen que el avión aterrizó en la plataforma y, como es habitual en esta escala y tal como lo autoriza el

que entonces cuando el copiloto Tornquist procedió a abrir la puerta, bajándose la escalerilla del avión. El copiloto, encargado de guiar a los pasajeros, les indicó que se dirigieran con él a la bodega (ubicada del mismo lado izquierdo, en la parte trasera) para recoger los equipajes, y les advirtió que no se apartaran de él, que siguieran ese trayecto, y sobre el funcionamiento del motor derecho.

Al respecto, expresan que cabe anticipar dos apreciaciones. En primer lugar, que los pasajeros ya estaban advertidos antes del desembarque sobre la continuidad del funcionamiento del motor derecho en plataforma, porque igual indicación recibieron en la escala previa en General Roca (ver testimonio de Esteban Mandia en la causa penal). Y en segundo lugar, que el motor derecho está situado en una posición absolutamente extraña (y apartada) en relación al circuito de desembarque (fs. 69 vta./70).

En esas circunstancias el copiloto se encaminó a la bodega y los pasajeros -entre ellos la madre de la víctima- comenzaron a recoger los equipajes, tal como surge de la declaración de Elsa Sartor en la causa penal. Agrega que dos pasajeros -María Teresa Cuburu y la víctima- se dirigieron primero hacia el edificio del aeródromo para dejar a sus hijos pero mientras Cuburu retornó a retirar sus maletas, transitando por el costado izquierdo del avión, la víctima llegó al lado de la bodega encontrándose con su madre, que ya tenía todo el equipaje. Para ese entonces la operación de desembarque estaba próxima a concluir ya que sólo faltaba entregar una maleta a la pasajera Sartor, tarea que tenía a su cargo el copiloto Tornquist, para lo cual se dirigieron a la bodega delantera, también ubicada del lado izquierdo. En ese momento, la Sra. Susana Mingot, empleada del municipio y encargada del

Corte Suprema de Justicia de la Nación

manifiesto de pasajeros al piloto.

Fue entonces que la víctima, en lugar de retirarse con su madre hacia el edificio del aeródromo, al advertir que le faltaba un bolso con sus documentos personales (según la declaración policial en la causa penal), se dirigió hacia la parte delantera del avión haciéndolo por el camino vedado, es decir, por el lado derecho en un comportamiento que los demandados califican de insólito y temerario.

Sostienen que resulta aplicable al caso el régimen especial de responsabilidad del Código Aeronáutico, que es de naturaleza subjetiva, tarifado y excluye el daño psíquico (art. 139 del Código Aeronáutico). Advierten que los actores carecen de derecho a pretender este último resarcimiento aun en el marco del derecho común. Agregan que medió ausencia de culpa de su parte, por cuanto el comportamiento seguido en el caso estaba encuadrado en el Reglamento para Operaciones de Aeronaves, era conocido por la víctima, y sus dependientes tomaron los recaudos necesarios para guiar a los pasajeros y controlar el desembarque. Por otro lado, de la narración de los hechos surge evidente la culpa de la víctima, que obra como un eximente de responsabilidad en favor del transportado: según lo dispone el art. 143 del Código Aeronáutico. Sostienen, en ese sentido, que desoyó las indicaciones del copiloto, escapando a su control, y que siguió un trayecto insólito y temerario desatendiendo a lo que todos los demás pasajeros atendieron. Como razones adicionales, invoca la insuficiencia visual de la víctima y el estado de particular ansiedad y excitación en que se hallaba, pues viajaba con su bebé de 15 días para reencontrarse con su esposo. Sostienen que conductas como la asumida exoneran de responsabilidad al transportador, como lo ha decidido la jurisprudencia.

Como argumento subsidiario, atribuyen toda la res-

estigos surge que no existía personal ni servicios, lo que implica la omisión de las medidas de seguridad que le correspondía adoptar como titular del aeródromo. Destacan que los propios actores califican a esas omisiones como "determinantes en el acaecimiento del hecho", lo que revela la ausencia de causalidad adecuada en relación a la conducta del transportador.

Invocan los límites de responsabilidad consagrados en la ley aeronáutica y en la cobertura asegurativa. Niegan el derecho de los actores a reclamar la indemnización del daño moral y del psíquico y destacan que los ascendientes no están comprendidos en la acción especial otorgada por los arts. 1084 y 1085 del Código Civil.

III) A fs. 114/126 contesta la Provincia de Río Negro. Niega los hechos invocados y los expone según su propia interpretación. En ese sentido, destaca la actitud imprudente de la víctima describiéndola en términos semejantes a los utilizados por los restantes codemandados.

Descarta toda responsabilidad de su parte y señala que al momento de su fallecimiento estaba bajo la custodia del transportador. Atribuye a éste responsabilidad sobre la base de lo dispuesto en el art. 139 del Código Aeronáutico que determina el ámbito de custodia del transportador aéreo, el cual incluye las operaciones de embarco y desembarco. Precisa los alcances de estas operaciones y cita doctrina y jurisprudencia sobre el particular. Por todo ello, entiende que APSE es responsable del daño, cuya entidad y rubros cuestiona.

IV) A fs. 151 se presenta como tercero el Estado Nacional (Fuerza Aérea Argentina).

Dice que a raíz del accidente la Junta de Investi

Corte Suprema de Justicia de la Nación

produjo un dictamen, cuyas conclusiones evidencian las deficiencias que presenta el aeródromo de Ingeniero Jacobacci, describe las modalidades operativas de la empresa explotadora de la aeronave, y menciona lo que se califica de un estado de sobrecarga emocional de la víctima. Del informe surge que la responsabilidad por el accidente se distribuye entre los protagonistas del episodio. Para excluir toda atribución de culpa a la Fuerza Aérea, destaca que el aeródromo es "no controlado" y que en él no se presta el servicio de control de tránsito aéreo, que es la materia de su incumbencia.

Expone, asimismo, lo dispuesto por el "Reglamento para la Operación de Aeronaves -Transporte Aéreo Comercial" -ROA/TAC- aplicable a operaciones semejantes.

V) A fs. 63 de los autos: S.101 XXXI: "Saber, Circ. Adrián c/ Río Negro, Provincia de y otros s/ daños y perjuicios" se resolvió la acumulación de esa causa a la presente.

Considerando:

1?) Que este juicio es de la competencia originaria de la Corte Suprema de Justicia de Nación (arts. 116 y 117 de la Constitución Nacional).

2?) Que como consecuencia del accidente que causó la muerte de Patricia Liliana Elsa Fabro, los actores demandan a la Provincia de Río Negro, en su condición de titular y operador del aeródromo público "no controlado" de la localidad de Ingeniero Jacobacci, a la empresa Servicios Aéreos Patagónicos (SAPSE), en su carácter de explotadora de la aeronave Metro III, Fairchild Aircraft, modelo SA-227 AC, nº de serie AC 216, mat. LV-RBR, afectada a un servicio de transporte aéreo de pasajeros, y al comandante José Daniel Marzalletti.

Por lo tanto, las eventuales responsabilidades de

del Código Civil y, por tanto, es una responsabilidad ilimitada que compromete la indemnización integral del perjuicio. La segunda se ubica, conforme a su naturaleza particular, en el sistema del Código Aeronáutico (arts. 139 y sgtes.) y, como principio general, está sometida a limitación, aun en los casos en que, como en el presente, se invoque una responsabilidad extracontractual (Fallos: 321:3224). Cabe agregar que el transportador no cuestiona que el accidente se haya producido en el ámbito de vigencia de su responsabilidad (art. 139 del Código Aeronáutico).

Finalmente, de comprobarse una actuación con dolo o culpa, la responsabilidad del comandante Marzialetti -que actuó como ejecutor de las obligaciones del transportador contractual- está regida por las normas sobre responsabilidad por hechos ilícitos que, de acuerdo al Código Civil, establecen una reparación integral (conf. Videla Escalada, F. **ADerecho Aeronáutico**, t. IV-B, págs. 748/749).

3?) Que no existe controversia acerca de la producción del accidente sino en lo concerniente a la participación imputable, absoluta o concurrente, de las partes en litigio. Tampoco está en debate la circunstancia reconocida de que la aeronave había mantenido el motor derecho del avión en marcha durante las operaciones de desembarco. Tal operación está autorizada por los reglamentos operativos del aerotransporte pero se cuestiona si fue correcta en las circunstancias de todo y lugar en que se la realizó.

Según los informes emanados de la Fuerza Aérea que están reservados en secretaría y los datos que proporciona el heritaje corriente a fs. 916/922 y ampliado a fs. 987/1010, la operación presupone un conjunto de recaudos que no parecen

Corte Suprema de Justicia de la Nación

cuerda la disposición 50/92 del comandante de Regiones Aéreas que aprobó el "Reglamento para la Operación de Aeronaves -Parte I- Transporte Aéreo Comercial", por la que se incorporan normas para regular las operaciones de aeronaves aerocomerciales y se amplía "el concepto establecido en el AIC 32/90 referido al ascenso o descenso de pasajeros con plantas propulsoras detenidas, permitiendo este procedimiento con determinadas condiciones de seguridad y bajo responsabilidad del explotador" (énfasis agregado).

Agrega el funcionario que tal determinación obedece "a la necesidad que oportunamente plantearon las empresas aerocomerciales en cuanto a mantener una planta propulsora en marcha para afrontar aquellas situaciones en las cuales no estuviera disponible el equipamiento auxiliar de tierra para la puesta en marcha de los motores y, al mismo tiempo, prolongar la vida útil de los mismos al disminuir la cantidad de encendidos o puesta en marcha".

A fs. 290/292 obra copia del reglamento que en su art. 4.3.7.4.1 trata el "Ascenso o Descenso de Pasajeros con una planta propulsora en marcha". Tras indicar que la operación impone la detención de los motores "del lado por el cual se efectúa el ascenso o descenso de pasajeros" (así se hizo en el caso) dispone en su inc. "c" que "el explotador tomará todos los recaudos necesarios y dispondrá de personal idóneo en plataforma para controlar y guiar el desplazamiento de los pasajeros a fin de evitar que se aproximen a la planta propulsora que se mantiene en marcha". Cabe aclarar que la idoneidad a que alude debe entenderse racionalmente no sólo limitada a la capacidad técnica del personal, sino que involucra la adopción de los medios idóneos para prevenir los notorios riesgos de la operación.

del ya citado reglamento, de las Normas de Plataforma de líneas Aéreas del Estado y de las de SAPSE, al igual que su manual de operaciones. A estas dos últimas se las individualiza como fs. 8 y 12. Las aludidas Normas de Plataforma agregadas en fotocopia a fs. 422/441 y que ostentan en su portada un sello de la empresa SAPSE contemplan en el anexo 1 el "ascenso o descenso de pasajeros de una aeronave en marcha" y reproducen las disposiciones del apartado 4.3.7.4.1. del reglamento para la operación de aeronaves ya mencionado. Asimismo imponen que para cumplimentar lo arriba mencionado en el inciso c (del apartado) "el Jefe de sucursal y/o base deberá instruir debidamente a su personal de plataforma, para que en cada ocasión haya un personal ubicado a una distancia prudencial (más o menos 10 mts.) entre la proa de la aeronave y el motor en marcha, para dirigir a los pasajeros, ya sea para el ascenso o descenso de la aeronave, para evitar de esa manera cualquier incidente o accidente por imprudencia" (obsérvese que la norma de seguridad se inspira en la necesidad de preservar a los pasajeros de su propia imprudencia). "En caso de falta de personal en la escala" -se agrega- "el Señor comandante de la aeronave designará algún miembro de la tripulación para que cumpla con dicha misión". Y luego se recomienda: Recuerde que bajo ningún concepto se debe dejar de colocar la loga de seguridad en todas aquellas aeronaves que posean plantas propulsoras a hélice (turbo hélice) de acuerdo a la circular emanada el 24 de noviembre de 1983 y reiterada en distintas oportunidades por mensaje y expedientes, una vez parado los motores en plataforma, para de esa forma prevenir algún incidente o accidente" (fs. 441). La precaución respecto a los riesgos del ascenso-descenso es señalada también a fs. 42 del manual de SAPSE que previene que "lo importante es no

Corte Suprema de Justicia de la Nación

esto que el mantenimiento de un motor en marcha exige extremar las medidas de seguridad. En ese mismo orden de ideas es oportuno destacar que el gráfico de fs. 448 demuestra la importancia de lo que se individualiza como "baranda de protección". Este informe no fue impugnado por las demandadas y, en cuanto a la explotadora de la aeronave, ni siquiera invocó haber adoptado estas medidas.

Por otro lado, resultan importantes las conclusiones del informe de la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil que en fotocopia autenticada se encuentran agregadas al expediente y al que ya se ha hecho mención. Allí se informa, en lo que guarda atinencia con la responsabilidad del transportador, que "el ROA-TAC establece en forma general que el explotador tomará los recaudos necesarios y dispondrá de personal idóneo en la plataforma para controlar y guiar el desplazamiento de los pasajeros". Asimismo que "se puede afirmar que en el presente caso no se habían tomado los recaudos necesarios y no había personal suficiente, pero, para prevenir los hechos antes que ocurran, es necesario planificar con un mayor detalle, para cada lugar la operación en particular, esto debería constar en el manual de Operaciones de la Compañía...Consultado este manual se observó que existe una ausencia de concretas y definidas medidas de seguridad para la operación que provocó este accidente=" (fs. 174 expte. 5.353.494).

Más adelante se destaca que la "empresa explotadora disponía de una sola persona en la escala, la cual no podía desempeñar eficazmente y con seguridad las tareas de despacho control de pasajeros, control y entrega de equipajes, etc.", ni "cumplimentar lo establecido en el ROA-TAC para el caso de ascenso o descenso de pasajeros con un motor en marcha" (fs. 175, expte. citado). Asimismo, destacaba "el insuficiente

para alejar a los pasajeros del avión y luego entregarles el equipaje en otro lugar".

Para prevenir este tipo de episodios la autoridad aeronáutica recomendaba "una revisión del Manual de operaciones" que redundaría en beneficio de la empresa "respecto de la eficiencia y seguridad de sus operaciones" y en particular mientras persistan las limitaciones del Aeródromo Jacobacci". La recomendación se extendía a la utilización de equipos de energía de tierra, lo que "posibilitaría su detención en esas escalas, para un movimiento sin riesgo de personas y vehículos en sus cercanías" (fs. 175 expte. citado). Cabe consignar que los equipos de tierra conocidos como "carros de arranque" tienen un valor estimado por el perito de \$ 1.100 aproximadamente (informe de SAPSE a fs. 987, peritaje fs. 1006).

Que el informe pericial agregado a fs. 916/922 de estos autos reitera la necesidad de cumplir las medidas de seguridad señaladas y resalta lo que denomina "una serie de irregularidades administrativas como operacionales y técnicas por parte de la empresa SAPSE" (fs. 921) destacando que "por manual las puertas de bodega se encuentran en la proa de la aeronave a ambos lados (izquierdo y derecho) y en la cola en su lateral izquierdo" (fs. 919), lo que ratificó de visu según surge de fs. 1007, y que, si bien el recorrido efectuado por la víctima no era el normal, **A**no había personal de la empresa SAPSE, que le impidiera el tránsito por el lado derecho del avión (motor en marcha)" (fs. 919). Tal afirmación contradice lo dicho por la empresa a fs. 75.

Finalmente, el experto expone sus conclusiones a fs. 1009. Dice: a) que confirma "las irregularidades administrativas y operacionales y técnicas de la empresa SAPSE"

Corte Suprema de Justicia de la Nación

Ingeniero Jacobacci"; b) que el accidente ocurrió durante la operación de desembarque y que SAPSE es el responsable y que fueron "factores contribuyentes" la falta de despachantes de aeronaves con licencia aeronáutica habilitante (empresa SAPSE y "la falta de personal responsable del aeródromo por parte de la Provincia de Río Negro ya que a la fecha del siniestro no había Jefe de Aeródromo designado". Destaca asimismo las precarias e insuficientes condiciones de equipamiento y servicios esenciales del aeródromo (fs. 1009). El dictamen producido no fue impugnado por las partes y fue suscripto conjuntamente por el consultor técnico de la Provincia de Río Negro.

Por último, cabe recordar las declaraciones de los testigos Carlos Guillermo Cuburu y Martínez de Sartor. El primero afirma que no existían elementos de seguridad (fs. 491 de estos autos) y la segunda sostiene que al llegar el avión "no había nadie en el aeródromo" (fs. 332 vta. causa seguida por Ciro Adrián Saber). Ambos coinciden en señalar que no les dio indicación alguna acerca de las precauciones a observar durante el desembarco (fs. 209 y 230 vta. expte. penal). También son importantes las declaraciones de Mingot, encargada de atender a las operaciones de desembarco, por cuanto reconoce que no se encontraba en el aeródromo cuando llegó el avión (fs. 29 causa penal, fs. 207 vta. de estos autos), lo que destaca asimismo Cuburu a fs. 209 vta. del expediente penal.

4?) Que de lo expuesto resulta claro que la empresa transportadora omitió el cumplimiento de medidas elementales de prevención, lo que compromete su responsabilidad toda vez que el infortunio de la víctima se produjo en un ámbito temporal en que subsiste la obligación de seguridad del transportador (art. 139 Código Aeronáutico). tal como lo reconoce

exención del art. 142 de ese cuerpo legal. En ese aspecto resulta necesario destacar, tal como se hizo en los considerandos precedentes, que la autorización para mantener en marcha una planta propulsora durante las operaciones de embarco y desembarco exige "determinadas condiciones de seguridad" y que el uso de tal práctica es "bajo responsabilidad del transportador". Entre los recaudos indispensables figura la utilización de la sogá de seguridad, elemento que "bajo ningún concepto se debe dejar de colocar". Las disposiciones reglamentarias que permiten esta práctica explican que su propósito es evitar "cualquier incidente o accidente por imprudencia" (énfasis agregado). De todo ello se deduce racionablemente que tales recaudos -de haberse cumplido- hubieran evitado que la víctima incurriera en "la imprudencia" que se le imputa. Debe considerarse asimismo que la conducta del Comandante Marzialetti no resultó adecuada a las obligaciones de seguridad que le impone el art. 84 del Código Aeronáutico, así como a las que surgen del Manual de Operaciones. Ello demuestra que actuó con culpa, lo que compromete su responsabilidad en los términos ya explicados.

Por lo demás, es oportuno recordar que la propia autoridad aeronáutica ha reconocido que aquella autorización atendió al requerimiento de las empresas explotadoras de aeronaves ante la falta de equipamiento auxiliar de tierra y poder prolongar así la vida útil de los motores. Como se ha visto, la instalación de un carro de arranque tiene, según la propia codemandada SAPSE, un costo de \$ 1.100 (fs. 987). Parece evidente que el abaratamiento de tal gasto operativo difícilmente justifique los riesgos de accidentes con peligro de las vidas humanas que genera la práctica, situación que debería mover a reflexión a las empresas y a la propia auto-

Corte Suprema de Justicia de la Nación

agrega la insuficiencia de los servicios de atención en tierra prestados por Susana Mingot, la que carecía de la necesaria habilitación (fs. 1009).

5?) Que corresponde ahora estudiar la responsabilidad endilgada a la provincia. No se discute que es la propietaria del aeropuerto "no controlado" de Ingeniero Jacobacci (ver fs. 920). Por tal razón carecía de servicio de tránsito aéreo y de dependencias para su suministro. La disposición 16/95 de la Junta de Investigación de Accidentes, ya citada, destacó la falta de personal responsable del aeródromo "y las precarias e insuficientes condiciones de equipamiento y servicios esenciales", a lo que, agregó, se suma la carencia de "energía eléctrica, comunicaciones terrestres, ni tampoco servicios de sanidad". Ello condujo a la junta a recomendar a la "Región Aérea Sur" la designación de una persona responsable para que en unión de las autoridades provinciales se disponga "la indispensable provisión de energía eléctrica y comunicaciones". Advirtió, asimismo, sobre "el riesgo que significa la operación regular de transporte de pasajeros sin servicios contra incendio, ni de sanidad" y calificó al aeródromo y a otros semejantes como "factor potencial de accidentes" (fs. 174/175, Anexo Alfa correspondiente a la disposición n° 16/95, expte. 5.353.494 ya citado). Tales consideraciones parecen, por cierto, tardías e incompatibles con lo dispuesto por el art. 88 del Código Aeronáutico.

Estos antecedentes son considerados también por el perito a fs. 1009 y parecen suficientes para comprometer a la provincia. En efecto, como propietaria de un aeropuerto público, abierto al uso general, debe responder por el mal estado o la insuficiencia de instalaciones elementales como las que presenta el aeródromo de Ingeniero Jacobacci. Ello se ve

forme de la Junta de Investigaciones. Esas observaciones hacen responsable concurrente a la provincia, por cuanto las deficiencias operativas que condujeron a la muerte de la víctima pudieron haberse evitado o atenuado mediante la adecuada prestación de un servicio fundamental para la actividad aeronáutica cual es el de los operadores de infraestructura que, ejercido de manera compatible con el objetivo primordial de salvaguardar vidas humanas, habría requerido suplir -u observar al menos- las serias deficiencias de la prestación del transporte aéreo. Ese permanecer impasible transgrede un principio elemental del derecho expresado en el aforismo al-erum non laedere y que debió considerar aun el tercero citado (Fuerza Aérea Argentina). Cabe agregar que estas deficiencias concurrentes con las imputables al transportador fueron advertidas por el juez federal a cargo de la causa penal. En la resolución obrante a fs. 259/261, destaca que "la ausencia de vallas de seguridad, líneas demarcatorias en la pista, alambrados y demás recursos materiales observada cuando el tribunal se constituyó en el lugar, pudo ser suplida por una más eficaz tarea de las fuerzas de seguridad comprometidas a ese fin@.

6?) Que, como se señaló, las responsabilidades admitidas son de distinto grado. En tanto la de la provincia y del comandante Marzialetti es integral, la proveniente del incumplimiento del contrato de transporte está sometida al sistema de limitación previsto en el art. 144 del Código Aeronáutico. Para franquearlo, la actora hace denodados esfuerzos para imputar a la transportadora una conducta que ubica en la deliberada omisión de sus obligaciones y que configuraría un dolo obligatorio. No obstante, parece claro que la

Corte Suprema de Justicia de la Nación

ciones de nuestro derecho (arts. 506, 931 y 1072 del Código Civil). Por otro lado, no está de más recordar que el Código Aeronáutico, al limitar al dolo el supuesto de exclusión del sistema, se aparta de otras calificaciones adoptadas por la legislación internacional por considerarlas "extrañas a nuestro régimen jurídico" (ver nota al art. 147).

7?) Que median en el caso obligaciones concurrentes -también denominadas in solidum- las que se caracterizan, como se dijo en Fallos: 307:1507, por la existencia de un solo acreedor, un mismo objeto, pero distintas causas con relación a cada uno de los deudores.

En el caso registrado en Fallos: 312:2481, la Corte precisó los efectos de este tipo de obligaciones, que diferenció respecto de las solidarias, sostuvo, ante la acción recursoria de uno de los deudores con relación al restante, que razones de justicia y equidad determinan la admisibilidad de la distribución del daño entre ambos, y agregó -ampliando ese concepto- que si **A**no hubiere motivo para discriminar en cuanto a la influencia causal de una u otra culpa, ni en cuanto a su gravedad, la distribución del daño debe hacerse entre los responsables por partes iguales por aplicación del principio de causalidad paritaria@ (considerandos 4? a 6? de esa sentencia). Tal criterio -reiterado, entre otros, en Fallos 320:536-, resulta plenamente aplicable al sub examine sin perjuicio del derecho de los actores a ejecutar la condena en un todo respecto de cualquiera de los demandados, con la limitación cuantitativa prevista en el art. 144 del Código Aeronáutico, antes citado.

8?) Que corresponde fijar la procedencia y cuantía de la indemnización reclamada, consistente en el daño patrimonial, los gastos resultantes de lo que los actores denomi

expresado en casos semejantes que "no rige la presunción iuris tantum contenida en los arts. 1084 y 1085 del Código Civil, la cual está restringida al caso de la viuda y sus hijos menores e incapaces con las salvedades contenidas en la última parte de la norma citada en segundo término. Por consiguiente y si bien por la aplicación del principio general del art. 1079 todo perjudicado por la muerte de una persona tiene derecho a obtener la reparación del daño sufrido, al no ser dispensados de su prueba los reclamantes debieron acreditar la procedencia de la reparación pretendida" (Fallos: 318:2002). En esos términos, la única prueba aportada, consistente en la declaración de fs. 471, resulta insuficiente a ese fin e impide al Tribunal acceder al requerimiento en concepto de valor de la vida humana@.

En cambio, con relación a la pérdida de la posibilidad de ayuda futura que también se reclama (fs. 35 vta.), este Tribunal se ha pronunciado por su admisibilidad aun para el supuesto de muerte de hijos menores, pues es dable admitir la frustración de aquella posibilidad de sostén para los procreantes, expectativa legítima de acuerdo con lo dispuesto por el art. 367 del Código Civil, y verosímil según el curso ordinario de las cosas (conf. doctrina de Fallos: 321:487; 22:1393).

De acuerdo con las constancias obrantes en la causa y en el incidente de beneficio de litigar sin gastos, que corren por cuerda, resulta razonable admitir que la muerte de la desafortunada Sra. Fabro de Saber importó la frustración de una posible ayuda material, pues una comprensión objetiva y realista de la situación económico-social de la familia permite inferir con probabilidad suficiente la cooperación futura de la viuda, la cual, en el caso, era además profesora

Corte Suprema de Justicia de la Nación

actores. La pérdida de la chance aparece aquí con la certeza necesaria para justificar su resarcimiento, por lo que en uso de las facultades conferidas por el art. 165 del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación y en razón, además de los elementos de juicio antes referidos, de la probabilidad de sobrevivida de los padres, se la fija en \$ 30.000, suma que se distribuirá por partes iguales entre los actores.

9?) Que también debe prosperar el reclamo de los gastos necesarios para la asistencia psicológica de los actores. En efecto, en el peritaje obrante a fs. 254/261 se informa acerca de la patología psíquica de los progenitores de la causante, que refleja las secuelas del accidente. Esta se presenta más grave en el caso de la Sra. de Fabro, quien sufre -según la experta- "una neurosis reactiva severa con marcados signos paranoides y depresivos" (fs. 260 vta.). Por tal razón recomienda una asistencia por un lapso de tres años, con una "frecuencia óptima" de tres veces por semana a un costo de \$ 60 por sesión. Advierte, asimismo, que este tratamiento aunque beneficioso, puede no desalojar el cuadro depresivo que ella sufre. En cuanto al Sr. Fabro, sugiere un tratamiento más breve por un período de seis meses con una "frecuencia óptima" de una vez por semana. Las estimaciones de la perito resultan razonables, por lo que se fija una indemnización de \$ 32.130 que incluye viáticos. Este rubro, que supone los gastos necesarios para la recuperación psíquica de los actores, constituye un daño patrimonial indirecto -admisibles en el régimen legal aeronáutico- y, por lo tanto, insusceptible de los reproches que los demandados exponen a fs. 78 vta./79.

10) Que, asimismo, corresponde admitir el reclamo por daño moral -cuya procedencia en el derecho aeronáutico las demandadas no han cuestionado- en razón de la interpretación amplia que el Tribunal acordó al art. 1078 del Código Civil

:/ Buenos Aires, Provincia de s/ daños y perjuicios@, sentencia
del 10 de diciembre de 1996). En su determinación habrán de
considerarse las atroces circunstancias en que la víctima
perdió su vida, en presencia de su madre, quien vivió la
trágica experiencia de la pérdida de una hija, la mayor causa
de aflicción espiritual. Por tales motivos, se fija en \$
10.000 la indemnización a favor de Víctor Fabro y en \$
20.000 la correspondiente a Juana Elsa Gómez de Fabro.

11) Que, por lo expuesto, la demanda debe progresar
por el importe de \$ 292.130. Los intereses se deberán liqui-
lar, en relación a las sumas de \$ 30.000, \$ 110.000 y \$
20.000 desde el 6 de abril de 1994 -día del accidente- hasta
el efectivo pago según la tasa activa que percibe el Banco de
la Nación Argentina en sus operaciones ordinarias de descuento
Fallos: 317:1921). Dichos accesorios deberán computarse a
partir de la notificación de la presente en lo que se refiere
al rubro tratamiento psicológico.

12) Que la condena se hace extensiva respecto de la
citada en garantía en los términos del art. 118 del decreto
ley 17.418/67.

Por ello, y de conformidad con lo dispuesto por los arts.
1078, 1112, 1113 y concs. del Código Civil y 139 y concs. del
Código Aeronáutico, se decide: Hacer lugar a la demanda
seguida por Víctor Fabro y Juana Elsa Gómez de Fabro contra la
Provincia de Río Negro, Servicios Aéreos Patagónicos Sociedad
del Estado y José Daniel Marzialetti, condenándolos a pagar,
dentro del plazo de treinta días, la suma de \$ 292.130, en las
condiciones indicadas en el considerando 7º, segundo párrafo,
parte final. Los intereses se liquidarán en la forma señalada
en el considerando 11. Las costas, serán soportadas por los

Corte Suprema de Justicia de la Nación

extensiva a la citada en garantía en los términos de:
considerando precedente. Notifíquese, devuélvase el expediente
acompañado y, oportunamente, archívese. JULIO S. NAZARENO (en
disidencia parcial)- EDUARDO MOLINE O'CONNOR (según su voto)-
CARLOS S. FAYT (en disidencia parcial)- AUGUSTO CESA
BELLUSCIO (en disidencia parcial)- ENRIQUE SAN TIAGO PETRACCHI
- ANTONIO BOGGIANO (en disidencia parcial)- GUILLERMO A. F.
LOPEZ (en disidencia parcial)- GUSTAVO A. BOSSERT - ADOLFO
ROBERTO VAZQUEZ (en disidencia parcial).

ES COPIA

VO-/-

//-TO DEL SEÑOR VICEPRESIDENTE DOCTOR DON EDUARDO MOLINE
CONNOR

Considerando:

Que el infrascripto coincide con los considerandos 6º a 7º del voto de la mayoría.

8º) Que corresponde fijar la procedencia y cuantía de la indemnización reclamada consistente en el daño patrimonial, los gastos resultantes de lo que se denomina daño psicológico y el daño moral.

En lo que al daño material concierne, esta Corte ha expresado en casos semejantes que "no rige la presunción iuris tantum contenida en los arts. 1084 y 1085 del Código Civil, la cual está restringida al caso del cónyuge sobreviviente y sus hijos menores o incapaces con las salvedades contenidas en la última parte de la norma citada en segundo término. Por consiguiente y si bien por la aplicación del principio general del art. 1079 todo perjudicado por la muerte de una persona tiene derecho a obtener la reparación del daño sufrido, al no haber sido dispensados de su prueba los reclamantes debieron acreditar la procedencia de la reparación pretendida" (Fallos: 318:2002). En esos términos, la única prueba aportada, consistente en la declaración de fs. 471, resulta insuficiente para ese fin e impide al Tribunal acceder al requerimiento en concepto de **Avalor vida**.

En cambio, con relación a la pérdida de la posibilidad de ayuda futura que también se reclama (fs. 35 vta.), este Tribunal se ha pronunciado por su admisibilidad aun para el supuesto de muerte de hijos menores, pues es dable admitir la frustración de aquella posibilidad de sostén para los progenitores, expectativa legítima de acuerdo con lo dispuesto

Corte Suprema de Justicia de la Nación

322:1393).

De las constancias obrantes en la causa resulta razonable admitir que la muerte de la desafortunada Sra. Fabro de Saber importó la frustración de una posible ayuda material pues una comprensión objetiva y realista de la situación económico-social de la familia permite inferir con probabilidad suficiente la cooperación futura de la hija, la cual -en el caso-, era además profesional. La pérdida de la chance aparece aquí con la certeza necesaria para justificar su resarcimiento, por lo que en uso de las facultades conferidas por el art. 165 del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación se la fija en \$ 30.000, suma que se distribuirá por partes iguales entre los actores.

Asimismo, el reclamo de los gastos necesarios para la asistencia psicológica de los actores. En efecto, en el peritaje obrante a fs. 254/261 se informa acerca de la patología psíquica de los progenitores de la causante, que refleja las secuelas del accidente. Esta se presenta más grave en el caso de la Sra. de Fabro, quien sufre -según la experta- "una neurosis reactiva severa con marcados signos paranoides y depresivos" (fs. 260 vta.). Por tal razón recomienda una asistencia por un lapso de tres años, con una "frecuencia óptima" de tres veces por semana a un costo de \$ 60 por sesión. Advierte, asimismo, que este tratamiento, aunque beneficioso, puede no desalojar el cuadro depresivo que ella sufre. En cuanto al Sr. Fabro, sugiere un tratamiento más breve por un período de seis meses con una "frecuencia óptima" de una vez por semana. Las estimaciones de la perito resultan razonables, por lo que se fija una indemnización de \$ 32.130 que incluye viáticos. Este rubro, que supone los gastos necesarios para la recuperación psíquica de los actores, constituye un daño patrimonial indirecto -admisibles en el régimen

9?) Que también corresponde admitir el daño moral - cuya procedencia en el ámbito del derecho aeronáutico las demandadas no han cuestionado - en razón de la interpretación amplia que el Tribunal acordó al art. 1078 del Código Civil en las causas: F.279.XXII: "Frida A. Gómez Orue de Gaete y otra c/ Buenos Aires, Provincia de s/ daños y perjuicios" y B.201.XXIII: "Bustamante, Elda y otra c/ Buenos Aires, Provincia de s/ daños y perjuicios", sentencias del 9 de diciembre de 1993 y del 10 de diciembre de 1996 respectivamente). En su determinación habrán de considerarse las atroces circunstancias en que la víctima perdió su vida, en presencia de su madre, quien vivió la trágica experiencia de la pérdida de una hija, una de las mayores -si no la mayor- causa de aflicción espiritual. Por tales motivos, fíjase en \$ 110.000 la indemnización a favor de Víctor Fabro y en \$ 120.000 la correspondiente a su hermana Elsa Gómez de Fabro.

10) Que, por todo lo expuesto, la demanda debe prosperar por el importe de \$ 292.130. Los intereses se deberán liquidar, en relación a las sumas de \$ 30.000, \$ 110.000 y \$ 120.000 desde el 6 de abril de 1994 -día del accidente- hasta el efectivo pago según la tasa activa que percibe el Banco de la Nación Argentina en sus operaciones ordinarias de descuento (Fallos: 317:1921). Dichos accesorios deberán computarse a partir de la notificación de la presente en lo que se refiere al rubro tratamiento psicológico.

11) Que la condena se hace extensiva respecto de la citada en garantía, en los términos del art. 118 del decreto ley 17.418/67.

Por ello, y de conformidad con lo dispuesto por los arts. 1078, 1112, 1113 y conchs. del Código Civil, y 139, 144 y

Corte Suprema de Justicia de la Nación

contra la Provincia de Río Negro, Servicios Aéreos Patagónicos, Sociedad del Estado y José Daniel Marzialetti, condenándolos a pagar, dentro del plazo de treinta días, la suma de \$ 292.130, en las condiciones indicadas en el considerando 7º segundo párrafo, parte final. Los intereses se liquidarán en la forma señalada en el considerando 10. Las costas se imponen a los demandados, quienes resultan sustancialmente vencidos. Las derivadas de la intervención de la Fuerza Aérea Argentina por su orden. La condena se hace extensiva a la citada en garantía en los términos del considerando precedente. Notifíquese, devuélvase el expediente acompañado y, oportunamente, archívese. EDUARDO MOLINE O'CONNOR.

ES COPIA

DISI-//-

//-DENCIA PARCIAL DE LOS SEÑORES MINISTROS DOCTORES DON
UGUSTO CESAR BELLUSCIO, DON GUILLERMO A. F. LOPEZ Y DON
DOLFO ROBERTO VAZQUEZ

Considerando:

Que los infrascriptos coinciden con el voto de la mayoría con exclusión de los considerandos 10 y 11, que expresan en los siguientes términos:

10) Que, en cuanto al reclamo por daño moral, el art. 1078 del Código Civil solamente lo admite respecto de los herederos forzosos de la víctima. En atención a este principio, los padres, que han sido desplazados por su nieto carecen de legitimación para efectuar tal petición (confr. disidencia parcial de los jueces Belluscio, Boggiano, López y Vázquez en la causa B.201.XXIII **ABustamante, Elda y otra c/ Buenos Aires, Provincia de s/ daños y perjuicios**, sentencia del 10 de diciembre de 1996).

11) Que, por todo lo expuesto, la demanda debe prosperar por el importe de \$ 62.130. Los intereses se deberán liquidar, en relación a la suma de \$ 30.000, desde el 6 de abril de 1994 -día del accidente- hasta el efectivo pago según la tasa activa que percibe el Banco de la Nación Argentina en sus operaciones ordinarias de descuento (Fallos: 317: 1921). Dichos accesorios deberán computarse a partir de la notificación de la presente sentencia en lo que se refiere al rubro tratamiento psicológico.

12) Que la condena se hace extensiva respecto de la citada en garantía en los términos del art. 118 del decreto ley 17.418/67.

Por ello, y de conformidad con lo dispuesto por los arts. 1078, 1112, 1113 y conchs. del Código Civil, y 139, 144 y

Corte Suprema de Justicia de la Nación

Gómez de Fabro contra la Provincia de Río Negro, Servicios Aéreos Patagónicos Sociedad del Estado y José Daniel Marzalletti, condenándolos a pagar, dentro del plazo de treinta días, la cantidad de \$ 62.130, en las condiciones indicadas en el considerando 7º, segundo párrafo, parte final. Los intereses se liquidarán en la forma señalada en el considerando 11. Las costas se distribuyen, atento el vencimiento parcial y mutuo, en forma proporcional al progreso de la pretensión (art. 71 del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación). Las derivadas de la intervención de la Fuerza Aérea Argentina por su orden. La condena se hace extensiva a la citada en garantía en los términos del considerando precedente. Notifíquese devuélvase el expediente acompañado y, oportunamente, archívese. AUGUSTO CESAR BELLUSCIO - GUILLERMO A. F. LOPEZ - ADOLFO ROBERTO VAZQUEZ.

ES COPIA

DISI-//-

//-DENCIA PARCIAL DEL SEÑOR PRESIDENTE DOCTOR DON JULIO S. NAZARENO Y DEL SEÑOR MINISTRO DOCTOR DON CARLOS S. FAYT

Considerando:

Que los infrascriptos coinciden con el voto de la mayoría, con exclusión del considerando 11, que expresan en los siguientes términos:

11) Que, por lo expuesto, la demanda debe progresar por el importe de \$ 292.130. Los intereses se deberán liquidar, en relación a las sumas de \$ 30.000, \$ 110.000 y \$ 20.000 desde el 6 de abril de 1994 -día del accidente- hasta el efectivo pago según la tasa pasiva promedio que publica el Banco Central de la República Argentina (Fallos: 317:1921, votos en disidencia parcial de los jueces Nazareno, y Fayt y Levene (h)). Dichos accesorios deberán computarse a partir de la notificación de la presente en lo que se refiere al rubro ratamiento psicológico.

12) Que la condena se hace extensiva respecto de la citada en garantía en los términos del art. 118 del decreto ley 17.418/67.

Por ello, y de conformidad con lo dispuesto por los arts. 1078, 1112, 1113 y conchs. del Código Civil y 139 y conchs. del Código Aeronáutico, se decide: Hacer lugar a la demanda seguida por Víctor Fabro y Juana Elsa Gómez de Fabro contra la Provincia de Río Negro, Servicios Aéreos Patagónicos Sociedad del Estado y José Daniel Marzialetti, condenándolos a pagar, dentro del plazo de treinta días, la suma de \$ 292.130, en las condiciones indicadas en el considerando 7?, segundo párrafo, parte final. Los intereses se liquidarán en la forma señalada en el considerando 11. Las costas, serán soportadas por los demandados. Las derivadas de la intervención de la Fuerza

F. 115. XXIX.

ORIGINARIO

Fabro, Víctor y otra c/ Río Negro, Provincia
de y otros s/ daños y perjuicios.

Corte Suprema de Justicia de la Nación

considerando precedente. Notifíquese, devuélvase el
expediente acompañado y, oportunamente, archívese. JULIO S.
NAZARENO - CARLOS S. FAYT.

ES COPIA

DISI-//-

//-DENCIA PARCIAL DEL SEÑOR MINISTRO DOCTOR DON ANTONIO

BOGGIANO

Considerando:

Que el infrascripto coincide con el voto en disidencia parcial de los jueces Belluscio, López y Vázquez con exclusión del considerando 11, que expresa en los siguientes términos:

11) Que, por lo expuesto, la demanda debe progresar por el importe de \$ 62.130. Los intereses se deberán liquidar, en relación a la suma de \$ 30.000, desde el 6 de abril de 1994 día del accidente- hasta el efectivo pago según la tasa pasiva promedio que publica el Banco Central de la República Argentina (Fallos: 317:1921, voto en disidencia parcial del juez Boggiano). Dichos accesorios deberán computarse a partir de la notificación de la presente en lo que se refiere al rubro tratamiento psicológico.

12) Que la condena se hace extensiva respecto de la citada en garantía en los términos del art. 118 del decreto ley 17.418/67.

Por ello, y de conformidad con lo dispuesto por los arts. 1078, 1112, 1113 y concs. del Código Civil, y 139, 144 y concs. del Código Aeronáutico, se decide: Hacer lugar, parcialmente, a la demanda seguida por Víctor Fabro y Juana Elsa Gómez de Fabro contra la Provincia de Río Negro, Servicios Aéreos Patagónicos Sociedad del Estado y José Daniel Marziani, condenándolos a pagar, dentro del plazo de treinta días, la cantidad de \$ 62.130, en las condiciones indicadas en el considerando 7?, segundo párrafo, parte final. Los intereses se liquidarán en la forma señalada en el considerando 11. Las costas se distribuyen, atento el vencimiento parcial y mutuo,

F. 115. XXIX.

ORIGINARIO

Fabro, Víctor y otra c/ Río Negro, Provincia de y otros s/ daños y perjuicios.

Corte Suprema de Justicia de la Nación

derivadas de la intervención de la Fuerza Aérea Argentina por su orden. La condena se hace extensiva a la citada en garantía en los términos del considerando precedente. Notifíquese devuélvase el expediente acompañado y, oportunamente, archívese. ANTONIO BOGGIANO.

ES COPIA