

//tencia N°

MINISTRA REDACTORA:

DOCTORA BERNADETTE MINVIELLE SÁNCHEZ

Montevideo, cuatro de abril de dos mil veinticinco

VISTOS:

Para sentencia definitiva, este expediente caratulado: **"FALCHETTI, ALEJANDRO C/ MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL (DINACIA) Y OTROS - DAÑOS Y PERJUICIOS - CASACIÓN"**, IUE: 2-37324/2020, venidos a conocimiento de esta Corporación en virtud del recurso de casación interpuesto por la parte demandada, contra la sentencia definitiva dictada por el Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 2° Turno.

RESULTANDO:

1) Por sentencia definitiva de primera instancia N° 75/2023 de fecha 14 de setiembre de 2023, dictada por la Sede Letrada de Primera Instancia en lo Civil de 12° Turno a cargo de la Dra. Inés Peralta se dispuso lo siguiente: *"Desestimando la demanda instaurada contra JUAN PEDRO PLATEIRO DÍAZ y ALABE SERVICIOS AEREOS S.R.L, y contra el MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL (DINACIA).*

Haciendo lugar parcialmente a la demanda y en su mérito condenando a GUBEN S.A., EUDALIO CAL y LEONARDO GUICHÓN al pago del daño emergente correspondiente exclusivamente a la reparación de la aeronave, difiriéndose al procedimiento previsto



en el art. 378 del CGP la cuantificación de la condena.

Desestimando la demanda en todo lo demás.

*Sin especial condena-
ción..."* (fs. 1110-1158).

2) Por sentencia de segunda instancia N° 186/2024 de fecha 26 de junio de 2024 dictada por el Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 2° Turno (Sras. Ministras: Dras. Rosario Sapelli (R), Adriana de los Santos y Patricia Hernández), se resolvió: *"Confírmase parcialmente la impugnada, salvo y en cuanto desestimo la demanda respecto del Ministerio de Defensa Nacional, a quien también se lo condena en la misma forma y condiciones que los condenados por la recurrida, sin especiales sanciones procesales en el grado"* (fs. 2030-2047).

3) A fs. 2052 y ss., compareció el Ministerio de Defensa Nacional, interponiendo recurso de casación y expresando -previa fundabilidad de la procedibilidad del recurso- los siguientes agravios.

En apretada síntesis alegó:

a) La sentencia incurre en una errónea aplicación de lo dispuesto en el LAR 21, en la Sección N° 21.825 párrafo a), en tanto dicha norma refiere a aeronaves nuevas fabricadas en el Estado, no



resultando de aplicación al caso de autos por cuanto la aeronave del actor no era ni nueva ni fabricada en el Estado por el poseedor de un certificado de producción. La norma aplicable al presente caso es el literal c) que refiere específicamente a aeronaves importadas. En el caso estamos frente a una renovación de un certificado de aeronavegabilidad (en adelante CA), y no una emisión de éste como sucede en la hipótesis del literal a) citado por la Sala.

b) Indicó también que existe una errónea aplicación del Manual de Inspector de Aeronavegabilidad, en tanto la inspección de la aeronave debe ser realizada si se requiere por condición general y cumplimiento de características establecidas en el certificado tipo de la aeronave y la misma es aleatoria de la correspondencia con los registros de mantenimiento verificados. La lectura de la norma, en forma íntegra y completa, sumado al hecho admitido de que los trabajos realizados en la aeronave del actor conforme facturas de GUBEN SA, no se encontraban en los libros correspondientes, permite concluir que la inspección realizada fue conforme a derecho, inspeccionándose de manera aleatoria las tareas de mantenimiento registradas que según orden de trabajo de GUBEN SA, consistieron en la *“inspección de 50 horas según plan de mantenimiento y renovación de certificado de aéreo”*.



c) Finalmente, alega que la Sala no tuvo en cuenta la existencia del hecho de la víctima, por cuanto el actor no cumplió con las obligaciones que las normas le imponen como propietario o explotador de una aeronave, al solicitar una renovación del CA, haciéndolo responsable de los datos y documentos presentados en dicha oportunidad. De haber presentado el actor la totalidad de los trabajos realizados en su aeronave se hubiese realizado la inspección conforme a los mismos, y no la correspondiente a una revisión tras 50 horas de vuelo. A saber, de haber tenido conocimiento el Inspector que las tareas realizadas hubieran comprendido retiro de turbo motor izquierdo e instalación de otro, retiro de trenes principales y delantero, cambio de cubiertas principales, la inspección hubiese sido otra, en tanto no estaría acotada a la *"inspección de 50 horas según plan de mantenimiento y renovación de certificado aéreo"*.

4) Se confirió el traslado de rigor a la parte actora y a los demás codemandados, evacuando únicamente la parte actora el mismo y abogando por su rechazo (fs. 2070-2087 vto.).

5) Los autos fueron recibidos en la Corporación el día 24 de setiembre de 2024 y por auto N° 1.545/2024 (fs. 2106) de fecha 16 de octubre de



2024, se ordenó el pase a estudio de la presente causa por su orden entre los Sres. Ministros y autos para sentencia.

6) Culminado el estudio por parte de los Sres. Ministros, se acordó emitir el presente pronunciamiento en legal y oportuna forma.

CONSIDERANDO:

I) La Suprema Corte de Justicia, por unanimidad de sus integrantes naturales, estima que corresponde amparar el recurso de casación interpuesto por la parte demandada y, en su mérito, anulará la recurrida en lo que fuera objeto de agravio y mantendrá firme la sentencia de primera instancia, en base a los siguientes fundamentos.

II) El caso de autos.

A efectos de encuadrar la presente litis, resulta oportuno traer a colación los hechos configurantes del reclamo incoado.

En ese sentido, la Sala detalló: *"En autos compareció el Sr Alejandro Daniel Falchetti, promoviendo un juicio por los daños y perjuicios sufridos, a consecuencia de un siniestro ocurrido el 29 de octubre del 2016, donde el avión de su propiedad, marca PIPER, sufrió daños severos.*

Afirma el Sr. Falchetti que compró un avión Piper PA 34-200 T, modelo Séneca II,



matrícula nro. CX-JLS, en EEUU, desde donde lo trajo volando previa inspección correspondiente, con la finalidad de destinarlo a taxi aéreo. A su arribo al Uruguay, celebró un contrato de arrendamiento de obra con el taller GUBEN SA, cuyo local se encontraba en unos hangares del Aeropuerto Adami, autorizándolo a realizar todas las reparaciones que fueran necesarias para poder volar con seguridad. Dice que Eudaldo Cal era el propietario de este, Leonardo Guichón su responsable técnico. Parte actora imputó a Guben SA, al SR.CAL responsabilidad por si y por hecho del dependiente LEONARDO GUICHÓN. También acciona por responsabilidad extracontractual contra el Sr. GUICHON por hecho propio (Art 1319 CC).

Invoca incumplimiento contractual, pues alega que estos codemandados no realizaron las reparaciones y mantenimiento del avión que dijeron haber hecho, pues luego que el taller se lo entregara con todos los controles y de obtener la renovación del Certificado de Aeronavegabilidad, el tren de aterrizaje falló, provocando un accidente Sostiene que el 29 de octubre del 2016, cuando conjuntamente con el codemandado Juan Plateiro (como instructor de vuelo) y el piloto Michel Garandan despegaron con dicho avión desde aeropuerto Ángel Adami, como es de estilo, se retrae el tren de aterrizaje eléctricamente y es ahí



cuando constata que la rueda de nariz no había subido, verifica con las luces indicadoras, hace el procedimiento de reciclado y al continuar siendo negativa la actuación del tren, decidió aterrizar nuevamente en dicho aeropuerto. Posteriormente, una vez aterrizado el avión, cuando se encontraba en la carrera de aterrizaje, la pata del tren de nariz se retrae, se detuvo el avión en la pista, pero se daña.

Agrega que la DINACIA, por medio de un inspector de aeronavegabilidad, efectuó la inspección completa y expidió Certificado de Aeronavegabilidad, el 20 de octubre del 2016, días antes de este vuelo inicial (fs.375).

(...)

Alega que existe responsabilidad contractual y extracontractual derivada del accidente aéreo, por parte de los responsables técnicos del taller GUBEN S.A., sus personas físicas, así como por la empresa ALABE S.R.L. y JUAN PLATEIRO, por su continuidad empresarial con Guben SA y del ESTADO por falta de contralor".

III) Análisis de los agravios esgrimidos por la recurrente.

Corresponde, acto seguido, analizar el recurso interpuesto por la parte demandada.

III.1) La cuestión litigiosa



sometida al examen de la Corte consiste en determinar si existió o no falta de servicio imputable a la Administración con incidencia causal (total o parcial) en relación con los daños reclamados por el actor. La Sala entendió que corresponde condenar a la Administración, a la que imputa la falta de servicio consistente en haber efectuado una inadecuada inspección de la aeronave. En tal sentido, la sentencia argumenta: *"La codemandada MDN, en su defensa pretende atribuir a las discordancias que emergen del Informe Final No. 592 respecto del accidente de autos (... fs. 954-964), ...siendo que el accionante fue omiso en denunciar como corresponde las reparaciones que le fueron hechas a su aeronave y que por lo tanto, al no haberlas puesto de manifiesto en la solicitud de renovación del certificado de aeronavegabilidad, el inspector designado no tenía por qué controlar o verificar, lo que a criterio de la SALA, resulta de rechazo"*.

"...el Estado es quien debe controlar, supervisar las conductas de los particulares, en tutela de los usuarios, actuando por encima de los intereses particulares...".

"De acuerdo con lo preceptuado, en el LAR 21, en su numeral No. 21.825, al referir a los distintos tipos de certificado de aeronavegabilidad, la reglamentación concluye que '...



el Estado se reserva el derecho a inspeccionar la aeronave para verificar su conformidad con el diseño de tipo y si está en condiciones operación segura'. (...)".

"...Colide con la lógica y con la normativa, sostener como lo hace este codemandado, que su funcionario inspector, quien recibe una paga por su trabajo, solo le corresponda controlar papeles, los libros de la aeronave, pues la propia normativa impone y dispone un contralor físico de la aeronave, así como la certeza de que sus componentes son los que corresponde, etc. etc.

Según el MIA (Manual del Inspector de Aeronavegabilidad) 'El inspector de aeronavegabilidad designado debe actuar conforme a los reglamentos vigentes y con la máxima eficiencia, en la verificación de los antecedentes técnicos presentados, durante la inspección física de la aeronave y sus registros y el posterior vuelo de verificación de la aeronave, si es aplicable; (...)'.

Véase que la norma es clara en cuanto dispone la 'máxima eficiencia', refiere específicamente al cumplimiento de la 'inspección física', exigencias que no son simple verificación de documentos.

(...) la Sala concluye que asiste razón al actor y el MDN, no cumplió con sus



obligaciones pues el servicio no funcionó bien, el propio inspector reconoció que no hubiera correspondido otorgar el certificado o al menos lo debió dar por un plazo menor, lo que no hizo. (...)

Resulta que se le otorga un certificado de aeronavegabilidad el 20 de octubre de 2016 y tan solo 9 días después la aeronave sufre un percance no pudiendo aterrizar en forma segura".

Tras identificar la falta de servicio imputable a la Administración en los términos que vienen de citarse, la sentencia analiza la relación de causalidad entre la falta y el resultado dañoso, aseverando: "Cobra aquí relevancia el criterio esencial de la proximidad de la causa: el daño debe ser imputado a quien tiene la última chance de evitarlo (...).

Si la administración hubiera actuado acorde a la ley y a la reglamentación, efectuando las observaciones, el accidente se hubiera podido evitar, pues sin el certificado de aeronavegabilidad el actor no podía efectuar ese vuelo. La omisión de la administración, al no efectuar el control de la forma exigente y exhaustiva, correspondiente, lo hace incurrir en la responsabilidad atribuida, acorde a lo dispuesto por el art. 24 de la Constitución".



III.2) Cuando el Estado responde por falta de servicio su responsabilidad es de naturaleza subjetiva. Para atribuir a la Administración una falta de servicio es menester comparar cómo debía funcionar el servicio y cómo lo hizo en el caso sometido a examen. En tal sentido, Benoît explica que, la falta de servicio es la constituida por el funcionamiento defectuoso del servicio; lo correcto o defectuoso del funcionamiento surge, pura y simplemente, de cotejar cuál debió haber sido el funcionamiento del servicio según las normas que lo regulan (Benoît, F-P, *“Le droit administratif français”*, Dalloz, París, 1968, pág. 709). Paillet indica que, así como en el Derecho Privado, el objeto de la obligación refiere a la prestación que el deudor debe al acreedor, por analogía, debemos preguntarnos qué le debe el servicio público al usuario, para poder precisar cómo el servicio incumplió su obligación (cf. Paillet, M., *“La faute du service public en Droit administratif français”*, LGDJ, París, 1980, pág. 307). Jacques Moreau explica que, para definir si hubo falta de servicio, el juez debe construir el estándar de la conducta esperada y cotejarlo con lo efectivamente acaecido. Y agrega que, cuanto más reglamentada (por leyes, decretos, circulares, instructivos, lo que el autor llama *“la ley del servicio”*) esté la actividad del servicio, más fácil será al Juez



identificar la existencia de una falta (cf. Moreau, J., *"La responsabilité administrative"*, PUF, París, págs. 92 y ss.). En el caso de autos, el actor pretendió responsabilizar a la Administración por dos faltas de servicio diferentes. Por un lado, alegó una defectuosa supervisión del taller GUBEN SA, falta de servicio que ambos Órganos de mérito desestimaron, sin que el actor haya interpuesto casación al respecto. Por otro lado, invocó una defectuosa concesión del certificado de aeronavegabilidad (CA), que posibilitó que la aeronave despegara sin estar en condiciones para ello, que debiera aterrizar de inmediato por los desperfectos detectados durante el vuelo frustrado y que, a la postre, una vez aterrizada, padeciera el siniestro verificado. Lo que debe analizarse, entonces, es si el inspector que autorizó la concesión del CA en cuestión lo hizo (o no) regularmente. Para eso, el examen debe partir de la base de que la actividad del inspector está minuciosamente reglamentada en diversas normas, que el recurrente asegura la Sala aplicó erróneamente. Se concluirá que existió falta de servicio si el inspector se apartó injustificadamente de las normas que regulan su actividad (de *"la ley del servicio"*).

III.3) Es un hecho recogido en ambas instancias y no cuestionado en esta etapa que, el actor, quien importó la aeronave y gestionó la



obtención de un certificado de aeronavegabilidad, para ese fin, omitió proporcionar a la Administración la información completa y verídica. La magistrada A Quo lo puntualiza señalando: *"si bien el actor alega que debió habersele negado el certificado de aeronavegabilidad por haberse realizado alteraciones en la aeronave no comunicadas, era carga suya realizar tales comunicaciones, por lo que no puede ahora ampararse en su propia omisión"*, tras lo cual repasa la testimonial que demuestra que el actor conocía las reparaciones que se habían hecho en la aeronave y que no se habían puesto en conocimiento de la Administración para su posterior inspección. También el Ad Quem tuvo por acreditado que la información facilitada por el actor a la Administración no fue la que era debida, aunque, por un argumento inadmisibles, resta importancia a tal omisión. Así, la impugnada expresa: *"...en cuanto a los mantenimientos hechos al avión del reclamante y la no correspondencia de los mismos en los libros de registros pertinentes, lo que fue admitido por el actor como cierto, siendo que el accionante fue omiso en denunciar como corresponde las reparaciones que le fueron hechas a su aeronave (...).*

Es claro que el propietario tiene un interés en obtener el certificado de aeronavegabilidad, en poder hacer uso de su avión



para obtener los beneficios de su uso, así como también el taller (OMA), tiene interés propio, es ante esto que el Estado es quien debe controlar, supervisar las conductas de los particulares, en tutela de los usuarios, actuando por encima de los intereses particulares". La omisión del actor en proporcionar la información suficiente y exacta acerca de las reparaciones que había efectuado en su aeronave tiene incidencia directa en el control que era exigible de la Administración. Y es en este punto donde se encuentra el error de aplicación normativa que determina anular la sentencia impugnada.

III.4) La normativa de la cual hace caudal la Sala debe ser considerada en todo su contexto y no de forma parcializada. Así, tal como lo hace notar el recurrente, la Sala hace referencia al Reglamento Aeronáutico Latinoamericano (LAR 21), sin embargo, la norma que toma en consideración (Sección 21.825 párrafo a)) no es aplicable al caso concreto, por cuanto refiere a aeronaves nuevas fabricadas por el Estado. Sin embargo, la aeronave del actor es importada, lo que torna de aplicación el literal c) de la mencionada norma que dispone: *"Aeronaves importadas: el solicitante de un certificado de aeronavegabilidad estándar para una aeronave importada tiene derecho a este certificado si: (1) La aeronave satisface las*



exigencias previstas en la sección 21.840 y está matriculada; (2) la aeronave cumple con la sección 21.155 o 21.156; (3) la aeronave posee un certificado de aeronavegabilidad de exportación u otro documento de transferencia de aeronavegabilidad equivalente para exportación, emitido por la AAC del Estado exportador; y (4) después de inspeccionar la aeronave, la AAC del Estado de matrícula considera que la misma está conforme con el diseño de tipo y presenta condiciones de operación segura". Conforme el tenor de esta disposición es claro que la aeronave importada contaba con un certificado de aeronavegabilidad que fue "ratificado" por el Estado Uruguayo. Es decir, que no fue el "emisor" del mismo, sino que lo que se hizo fue disponer su "renovación". Aclarado este aspecto, el Manual de Inspector de Aeronavegabilidad, también es considerado de forma parcial por la Sala. El artículo 2.1 reza: "El inspector de aeronavegabilidad designado debe actuar conforme a los reglamentos vigentes y con la máxima eficiencia, en la verificación de los antecedentes técnicos presentados, durante la inspección física de la aeronave y sus registros y el posterior vuelo de verificación de la aeronave, si es aplicable; orientando adecuadamente a los usuarios, e insistiendo en que la responsabilidad respecto de los datos presentados le corresponde a quien efectúa la solicitud de renovación



de CA". A su vez el artículo 2.6 dispone: *"El inspector de aeronavegabilidad realizará una inspección física de la aeronave, si se requiere, por condición general y cumplimiento de características establecidas en el CT de la aeronave y en forma aleatoria de la correspondencia con los registros de mantenimiento verificados"*.

IV) CONCLUSIONES.

A la luz de tal normativa, puede arribarse a dos grandes conclusiones: a) la responsabilidad respecto de los datos presentados le corresponde a quien efectúa la solicitud de renovación de CA; ergo al actor en este caso. Tal como lo reconoce la Sala, la información aportada por el actor no fue la adecuada por cuanto surge probado que *"los trabajos realizados en la aeronave del actor según las facturas abonadas a GUBEN S.A. no se encontraban registrados en los libros correspondientes (absolución de posiciones, arts. 153 C.G.P. y 1606 a 1609 C. Civil, fs. 1067-1069)"*. En base a ello, la Administración no contaba con la información real de qué tipo de reparaciones se le habían realizado a la aeronave y por tanto la inspección se basó en lo presentado por el actor, claro está, bajo su *"responsabilidad"*.

b) La segunda conclusión es que, a diferencia de lo sostenido por la Sala, la inspección física de la aeronave es aleatoria con la



correspondencia de los registros de mantenimiento verificados. Esto significa, que si el actor (su taller) hubiese dejado constancia de los mantenimientos realizados a su aeronave, la inspección efectuada iba a ser distinta a la realizada, por cuanto la misma tuvo por finalidad la *"inspección de 50 horas según plan de mantenimiento"*. La sentencia expresa: *"Colide con la lógica y con la normativa, sostener como la hace este codemandado, que su funcionario inspector, quien recibe una paga por su trabajo, solo le corresponda controlar papeles, los libros de la aeronave, pues la propia normativa impone y dispone un contralor físico de la aeronave, así como la certeza de que sus componentes son los que corresponde, etc etc."*. De acuerdo con *"la ley del servicio"*, al inspector actuante, de acuerdo con la información brindada por el actor, le correspondía efectuar el control establecido en el Sección 21.825 párrafo c) del LAR 21. Tal contralor se hizo como era debido y no es posible que se le exijan obligaciones más gravosas o distintas invocando *"la lógica"* ni definir el contenido de tales exigencias como *"etc etc."*. La inspección física del aparato (en todas las circunstancias y ocasiones) que reclama la Sala, no tiene fundamento en la ley, ni en el caso concreto. No se ignora la enorme importancia que reviste la tarea asociada al contralor de la actividad aeronáutica (en



todas sus dimensiones), que permita una “operación segura”. No obstante, tal labor tiene regulación específica, ámbito en el cual no impone, en toda circunstancia y ocasión, la inspección física de la aeronave, tal como parece reclamar la Sala de segundo grado actuante.

V) Por lo expuesto, se concluye que la información proporcionada por el actor fue deficiente y la inspección efectuada, fue realizada conforme los parámetros establecidos por la normativa reseñada *supra*. No advirtiéndose que la Administración haya incumplido las obligaciones a su cargo, corresponde concluir que no se verificó falta de servicio que justifique atribuirle responsabilidad de clase alguna. No existiendo responsabilidad, corresponde amparar el recurso de casación interpuesto y, en su mérito, anular la sentencia impugnada y, en su lugar, desestimar la demanda contra el MDN.

En definitiva, por los fundamentos esgrimidos, la Suprema Corte de Justicia,

FALLA:

AMPÁRASE EL RECURSO DE CASACIÓN INTERPUESTO Y, EN SU MÉRITO, ANÚLASE LA SENTENCIA IMPUGNADA EN CUANTO CONDENÓ AL MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL (DINACIA), DESESTIMANDO LA DEMANDA CONTRA DICHO ORGANISMO; SIN ESPECIAL CONDENA PROCESAL.



A LOS EFECTOS FISCALES, FÍJANSE
LOS HONORARIOS FICTOS EN 30 BPC.
NOTIFÍQUESE A DOMICILIO,
PUBLÍQUESE Y OPORTUNAMENTE DEVUÉLVASE.

DR. JOHN PÉREZ BRIGNANI
PRESIDENTE DE LA SUPREMA
CORTE DE JUSTICIA

DRA. ELENA MARTÍNEZ
MINISTRA DE LA SUPREMA
CORTE DE JUSTICIA

DRA. BERNADETTE MINVIELLE SÁNCHEZ
MINISTRA DE LA SUPREMA
CORTE DE JUSTICIA

DR. TABARÉ SOSA AGUIRRE
MINISTRO DE LA SUPREMA
CORTE DE JUSTICIA

DRA. DORIS MORALES
MINISTRA DE LA SUPREMA
CORTE DE JUSTICIA

DRA. GABRIELA FIGUEROA DACASTO
SECRETARIA LETRADA DE LA SUPREMA
CORTE DE JUSTICIA

