

Poder Judicial de la Nación
JUZGADO CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL 9
1323/2012

LIBSFRAINT JULIO RUBEN Y OTROS c/ AIR EUROPA LINEAS
AEREAS SA s/PÉRDIDA/DAÑO DE EQUIPAJE

Buenos Aires, 6

de octubre de 2.014. MAQ

Y VISTOS

: para dictar sentencia en este expediente
caratulado “LIBSFRAINT JULIO RUBEN Y OTROS C/ AIR
EUROPA LINEAS AEREAS S.A. Y OTRO S/ PERDIDA/DAÑO DE
EQUIPAJE”, de cuyo análisis

RESULTA

: I) Que en fs. 32/41 se presentan, por
apoderado, Julio Rubén Libsfraint, Viviana Patricia Vitorgan, Melina
Yael Libsfraint y Kevin Damián Libsfraint promoviendo demanda
contra Air Europa Líneas Aéreas S.A. por cobro de \$ 18.000 –o lo que
en más o en menos resulte de la prueba-, sus intereses y las costas del
juicio.

Afirman que componen una familia de clase media, y
que contrataron con la demandada su transporte aéreo desde Buenos
Aires, para el 10 de agosto de 2.011, con destino en Roma, vía
Madrid, programado como un viaje de placer.

Expresan que la totalidad de sus pertenencias, que se
encontraban en sus cuatro valijas, con un total de 66 kilos, fueron
registradas a nombre del coactor Julio Libsfraint.

Relatan que, durante su viaje a Madrid, la
coaccionante Vitorgan sufrió una descompostura estomacal por los
alimentos que la demandada le proveyó, sin tener en cuenta que ella
había solicitado -con anterioridad- alimentos libres de gluten,
conforme al tratamiento que le habían indicado. Ello, sumado a la
demora que sufrieron en la escala en Madrid, motivo por el cual
aquella debió asistir al servicio médico del aeropuerto de dicha
ciudad.

Fecha de firma: 06/10/2014

Firmado por: ALEJANDRO SAINT GENEZ, JUEZ DE 1RA INSTANCIA

Cuentan que al arribar a destino y proceder al retiro
de sus pertenencias, luego de una extensa búsqueda, no pudieron
retirar sus valijas ya que, según las manifestaciones del personal
aeroportuario, no solo no habían arribado en ese vuelo sino que se
habían extraviado, desconociéndose su paradero.

Por ello –continúan- formalizaron el primer reclamo
y protesta.

Manifiestan que tuvieron que afrontar erogaciones
imprescindibles, adquiriendo vestimenta, artículos personales y

medicación para la coactora Vitorgan.

Exponen que sus equipajes fueron devueltos recién tres días después de su arribo a Roma, el día 14.8.2011, conforme consta en los marbetes de equipaje, bajo el logo "rush" –fueron enviados el 13.8.2011-.

Mencionan el estado de estrés vivido y la molestia que significó la pérdida del equipaje, así como la del tiempo insumido en adquirir vestimenta y efectos de primera necesidad y realizar varios reclamos a la compañía para su recuperación. Agregan que se vieron privados totalmente de sus cosas necesarias durante parte de su viaje, no pudiendo disfrutar de él con plenitud, sufriendo alteraciones emocionales.

Atribuyen responsabilidad a la demandada por el extravío y falta de entrega de su equipaje en el lugar y oportunidad pactados. Asimismo, por su falta de organización y mínima eficacia, pues no demostró dedicación alguna para tratar de restituir los efectos rápidamente, evitando el agravamiento de los daños producidos.

Detallan los daños sufridos: a) daño material y gastos innominados, \$ 1.000 para cada uno, y b) daño moral, \$ 3.500, también individual.

Fundan en derecho su pretensión y ofrecen prueba.

Fecha de firma: 06/10/2014

Firmado por: ALEJANDRO SAINT GENEZ, JUEZ DE 1RA. INSTANCIA

Poder Judicial de la Nación

JUZGADO CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL 9

II) Que en fs. 73/82 comparece, mediante apoderada, AIR EUROPA LINEAS AEREAS S.A. contestando la acción dirigida en su contra y solicitando su rechazo, con costas a los actores.

Opone la excepción de falta de legitimación activa respecto de Viviana Vitorgan, Melina Yael y Kevin Damián Libsfraint, en los términos del art. 347, inc. 3º, del Código Procesal, dado que el equipaje y el respectivo reclamo efectuado (PIR FCOUX28964) fueron atribuidos únicamente a Julio Rubén Libsfraint.

Luego de una negativa general que efectúa, esencialmente niega: 1) que sea una familia de clase media; 2) que los equipajes hayan sido mal registrados por su parte y que ello corresponda a una práctica habitual de las compañías aéreas; 3) que la descompostura estomacal alegada por Vitorgan le sea atribuible; 4) que los actores debieran efectuar erogaciones imprescindibles para adquirir vestimenta, artículos personales, medicación y de primera necesidad; 5) que se haya trastocado el plan y presupuesto del viaje; 6) que haya actuado con negligencia y/o culpa, y que los actores hayan sufrido el daño moral y material invocados; 7) que sus contrarios hayan sufrido molestias, alteraciones emocionales y pérdida de tiempo y 8) que sea responsable por los hechos objeto de la

presente demanda en los términos y con el alcance relatado por aquéllos.

Individualiza cada uno de los documentos que desconoce, así como las erogaciones que se mencionan, que también rechaza.

Dice que la estimación del valor de los bienes carece de sustento, pues está basada en declaraciones unilaterales, ya que no prueba siquiera con indicios, cuyos comprobantes de gastos no demuestran de manera alguna la suma pretendida. En consecuencia, sus meras afirmaciones carecen de valor probatorio.

Fecha de firma: 06/10/2014

Firmado por: ALEJANDRO SAINT GENEZ, JUEZ DE 1RA.INSTANCIA

Expresa que no existe en la causa ningún elemento de juicio que permita probar fehacientemente el contenido de las valijas, ni los gastos supuestamente incurridos y alegados.

Sin perjuicio de lo expuesto, recuerda que -en el caso- se trató de una demora de equipaje de dos días, y no de una pérdida total, y que los pasajeros permanecieron, durante el resto de su estadía, y hasta su regreso el 27.8.2011, con la totalidad de su equipaje. Por ello, no puede darse por justificado el monto pretendido en concepto de daño material.

Cuestiona la pertinencia del daño moral y la excesiva suma perseguida por dicho concepto, por improcedente y por exceder el límite de responsabilidad aplicable. Y para el caso de que se estime favorablemente, debe considerarse incluido dentro de los límites previstos por la Convención aplicable al caso, no pudiendo la parte actora reclamar este rubro en forma subsidiaria y por arriba de aquella limitación.

Destaca que, sin perjuicio de que la parte actora no incluye, dentro de los rubros referidos, daño alguno correspondiente a la alegada descompostura que habría sufrido por los productos libres de gluten ofrecidos a bordo, menciona que las buenas prácticas de manipulación de alimentos y de higiene personal fueron cumplidas y monitoreadas, y los procedimientos de preparación, cocción, enfriamiento y armado de alimentos fueron debidamente seguidos en cada caso, cumpliéndose con cada uno de los pasos que el sistema HACCP (Hazard Analysis Critical Control Point) exige. Por ello, rechaza las manifestaciones de la coactora en relación a la comida ofrecida a bordo y que ella le hubiere ocasionado tal malestar.

Solicita la aplicación de los límites de responsabilidad establecidos por el Convenio para la Unificación de ciertas reglas para el Transporte Aéreo Internacional, suscripto en la ciudad de Montreal en 1999, ratificado por la República Argentina

Fecha de firma: 06/10/2014

Firmado por: ALEJANDRO SAINT GENEZ, JUEZ DE 1RA.INSTANCIA

Poder Judicial de la Nación

JUZGADO CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL 9

mediante ley 26.451, y en el marco interno, las condiciones generales del contrato de transporte aéreo internacional, Resolución 1532/98, emitida por el Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos.

Invoca el derecho en que apoya su defensa, propone la prueba e introduce la cuestión federal.

III) Que una vez que se recibió la causa a prueba (fs. 95), y que las partes incorporaron los elementos de convicción que estimaron idóneos a su posición en el proceso, los autos fueron puestos en la oficina a los fines previstos por el art. 482 del Código Procesal (fs. 169). En ejercicio de la facultad que tal norma contempla, los actores alegaron en fs. 174/181. Por último, mediante providencia de fs. 183, llámase AUTOS para SENTENCIA y

CONSIDERANDO

: 1) Que de acuerdo con los términos en que ha quedado establecida la controversia, debo admitir como cierto que los actores y la demandada se encontraban vinculados por un contrato de transporte aéreo que se inició el 10 de agosto de 2011 –en Buenos Aires- con destino final en Roma (el 11.8.2011), previa conexión en Madrid. Tampoco está en discusión que al arribo al aeropuerto de Fiumicino no pudieron retirar sus valijas.

El conflicto se suscita porque los actores sostienen que recuperaron su equipaje el día 14, en tanto que la demandada

sostiene que ocurrió el 13.

También integra el reclamo los gastos en que incurrieron por dicha demora y daño de orden moral.

2) He de señalar que, conforme a una reiterada jurisprudencia, los jueces no están obligados a seguir todas las argumentaciones que se le presenten, ni a examinar cada una de las probanzas aportadas a la causa, sino sólo las conducentes para resolver el conflicto (cfr. C.S.J.N., Fallos: 258:304; 262:222; 372:225; 278:271 y 291:390, entre otros; CNCCFed., Sala III, in re

“Manuale,

Carlos A. y otro c/ Universidad de Buenos Aires, Facultad de

Fecha de firma: 06/10/2014

Firmado por: ALEJANDRO SAINT GENEZ, JUEZ DE 1RA. INSTANCIA

Medicina, Hospital de Clínicas José de San Martín”, del 7-9-2004, publicada en Jurisprudencia Argentina, edición del 29-12-2004 -fascículo 13, pág. 40- y en E.D., ejemplar del 9 de febrero de 2005, pág. 4).

3) En cuanto a la primera cuestión, es decir, la falta de legitimación invocada respecto de los coactores Vitorgan y Melina y

Kevin Libsfraint,

es sabido que cuando un sujeto alega y pretende titularizar un derecho frente a otro (que es el sujeto pasivo) hay que indagar si entre uno y otro existe una relación jurídica sustancial que permita presumir el nexo de alteridad entre ambos sujetos y entre la pretensión del supuesto titular del derecho invocado y la obligación que le quiere hacer cumplir al sujeto pasivo en favor de dicho derecho (cfr. Bidart Campos, G.J., "La legitimación pasiva y la relación jurídica con el legitimado activo", en L.L. 1997 B, 641).

Como en autos el reclamo se vincula con el incumplimiento de un contrato de transporte aéreo, están habilitados

para formularlo los pasajeros, ya que ellos son los que, generalmente,

pagan el precio y sufren los perjuicios derivados de la pérdida o demora del equipaje que les pertenece (CNCCFed., Sala III, causa 8702/05 del 20.4.2010).

En tal sentido debo recordar, en primer lugar, que la Corte Suprema de Justicia de la Nación ha dicho, en reiteradas oportunidades, que la excepción de falta de legitimación activa sólo puede oponerse cuando el actor no es el titular de la relación jurídica sustancial en que se sustenta la pretensión, con prescindencia de que ésta tenga o no fundamento (Fallos: 318:1624; 319:2527; 322:817; entre muchos otros). Y tal circunstancia, debo adelantar, no se presenta en el caso, en el cual la legitimación está dada, en primer lugar, por la circunstancia de que los actores, como titulares de los pasajes aéreos en cuestión, fueron los damnificados directos de los

Fecha de firma: 06/10/2014

Firmado por: ALEJANDRO SAINT GENEZ, JUEZ DE 1RA. INSTANCIA

Poder Judicial de la Nación

JUZGADO CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL 9

daños por los cuales se reclama (CNCCFed., Sala II, causas 5948/2006 y 5949/2006 del 10.12.2010).

Ello así, pues

las tarjetas de embarque glosadas a la causa en fs. 19 y vta. han sido expedidas por la demandada a nombre de los cuatro aquí actores y dicha documentación ha sido expresamente reconocida.

Desde otro ángulo, no debe soslayarse que es una práctica habitual en los aeropuertos que una de las personas de un grupo que viaja sea la que se ocupa de presentar los pasaportes, permisos y demás documentación requerida al momento de llegar y efectuar el

check in
en el
counter

, sobre todo en el caso de familias o de amigos. Es por eso que, a su vez, la persona que despacha el equipaje –por una cuestión de practicidad, velocidad y facilidad-, emite los talones de identificación del equipaje a nombre de una de ellas aleatoriamente, generalmente la misma que se encuentra realizando dicho trámite.

Agrego también que, tanto el informe de fs. 149, como las manifestaciones vertidas al respecto por la demandada en fs. 151, dan cuenta de que el límite de equipaje por persona es de 23 kg. en bodega y 10 kg en cabina. Y como el total de equipaje facturado al coactor Julio Rubén Libsfraint por las cuatro maletas fue de 66 kg. en bodega (ver talones anexados al PIR en fs. 20 vta., de donde surge el peso de cada una de las maletas: 20 kg, 12 kg, 18 kg y 16 kg), y no hay constancia alguna que acredite que se haya aplicado –en el caso- exceso de equipaje, cabe presumir que le fueron asignadas verificándose la circunstancia anteriormente apuntada.

Por lo tanto, resulta evidente que los coactores aquí cuestionados se encuentran legitimados para el reclamo de autos frente a ella, de modo que

corresponde rechazar el planteo así articulado.

Fecha de firma: 06/10/2014

Firmado por: ALEJANDRO SAINT GENEZ, JUEZ DE 1RA INSTANCIA

4) Despejada aquella cuestión, y entrando de lleno en el tema traído a estudio, he de recordar que en el contrato de transporte aéreo existe un interés especial en la regularidad de los servicios, y la demora en el cumplimiento altera uno de los elementos determinantes del acuerdo de voluntades, de manera tal que constituye fuente de daños y perjuicios para quien soporta el incumplimiento (conf. Eduardo T. Cosentino, “El retraso en el transporte aéreo, publicado en la Revista de Derecho de Daños: Daños en el Transporte, Editorial Rubinzal-Culzoni, pág. 374).

Asimismo, que no todos los supuestos de retraso originan daños y perjuicios, pues el transportista podrá eximirse de tal responsabilidad si demuestra que “... él y sus dependientes han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas” (art. 142 del Código Aeronáutico), norma que en idéntico sentido prevé la Convención de Varsovia de 1929 (art. 20).

Con tal expresión se hace referencia a circunstancias que se encuentran más allá del control de la voluntad y de las posibilidades del transportador, pues se trata de supuestos

imprevisibles y que aun previstos no pueden ser evitados. Ello, en alusión a la inevitabilidad propia del “caso fortuito” o la “fuerza mayor” (condiciones meteorológicas, huelgas sindicales en los aeropuertos, entre otros supuestos).

Ahora bien, teniendo en cuenta que cuando está acreditada la demora, se ha reconocido el retardo y no se ha demostrado una excusa razonable que configure razón de fuerza mayor, el retraso es un hecho generador de responsabilidad en todo tipo de transporte aéreo -Videla Escalada, Federico “Derecho Aeronáutico”, tomo IV, Ed. Zavallía 1976, págs. 430, 466 (CNCCFed., Sala II, causas 5948/2006 y 5949/2006 –ya mencionadas- del 10.12.2010 y sus citas)-.

Fecha de firma: 06/10/2014

Firmado por: ALEJANDRO SAINT GENEZ, JUEZ DE 1RA. INSTANCIA

Poder Judicial de la Nación

JUZGADO CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL 9

La figura del retraso en el transporte aéreo internacional se encuentra contemplada en el Convenio de Montreal de 1999 – ratificado por ley 26.451- y la menciona en su art. 19, pero incorpora ciertas y determinadas condiciones que, de ser probadas por el transportista, podría éste no ser responsable de las consecuencias derivadas del retraso. Y ello es así cuando el transportista y sus dependientes y agentes prueban que adoptaron todas las medidas que eran razonablemente necesarias para evitar el daño, o que les fue imposible, a uno y otros, adoptar dichas medidas (cfr. CNCCFed., Sala III, causa 6002/2005 del 19-2-2008).

El concepto enunciado fue producto de una transacción al tiempo del convenio y tiene su antecedente en el de “due diligence”

”

propio del derecho anglosajón, que no armoniza enteramente con la categoría de obligación de resultado que se le atribuye en nuestro derecho común al transportador (Videla Escalada, F., “Derecho Aeronáutico”; Zavallía Editor, 1969, tomo IV, págs. 143 y 149; CNCCFed., Sala III, causa citada).

5)

Aclarado el aspecto normativo, a la aerolínea le incumbía demostrar la observancia de las “medidas necesarias”. Por cierto que el contenido de esta expresión varía según las circunstancias de cada caso. Es que la posibilidad de adoptarlas para cumplir con el transporte es una cuestión de hecho que deberá ser apreciada, en concreto, atendiendo al ejercicio normal de la profesión, pero no en abstracto. No obstante, no se trata de un concepto ambiguo, porque al estar la actividad aeronáutica fuertemente regulada, las medidas necesarias se traducirán, de modo preeminente,

en el cumplimiento, por parte de la compañía aérea, de las normas que reglamentan el servicio. También en la respuesta adecuada frente a los inconvenientes de todo tipo que pueden afectar el transporte (cfr. Sala III, misma causa apuntada).

Fecha de firma: 06/10/2014

Firmado por: ALEJANDRO SAINT GENEZ, JUEZ DE 1RA. INSTANCIA

6

) Por cierto, aquí no se demostró que se hubiesen adoptado las medidas necesarias para evitar la demora en la entrega del equipaje, o que hubiese sido imposible tomarlas, sino que la demandada tan solo se limitó a reconocerla, mencionando que “

...en

el presente caso se trató de una demora de equipaje de dos días...

”

En tal sentido, los marbetes de fs. 20, fs. 21 y vta., expedidos por la demandada y reconocidos por ella en el punto b) de fs. 75 vta., ilustran sobre la fecha en que fueron despachadas, esto es, el 13.8.2011.

Y de ello se deriva que aquélla debe responder por dicha tardanza.

7) Hasta aquí queda claro que la compañía aérea no justificó la demora en que incurrió en la entrega del equipaje de los actores. Ahora corresponde establecer si los actores sufrieron el daño que invocan.

En cuanto al tiempo que transcurrió desde su llegada a Fiumicino hasta que recibieron sus pertenencias, hay versiones dispares: los actores dicen que fue el 14 de agosto, y la demandada, el 13.

Aquí tampoco la demandada probó su afirmación, pues como responsable del equipaje y de su entrega a los pasajeros, debía tener un documento suscripto por ellos de que lo recibieron en la fecha que indicó.

He de mencionar, al efecto, que si bien la accionada se sirvió de la documentación acompañada como anexo II para establecer como fecha de recepción de las maletas el día 13.8.2011, lo cierto es que, a pesar de que pueden comprenderse algunas fechas, domicilios y destinos en forma aislada, posee una serie de asientos propios de dicha actividad, de la que puede comprobarse que el equipaje fue despachado el día 13, pero no sucede lo mismo con la fecha en que fue recibido por los pasajeros, ya que no permite

Fecha de firma: 06/10/2014

Firmado por: ALEJANDRO SAINT GENEZ, JUEZ DE 1RA. INSTANCIA

Poder Judicial de la Nación

JUZGADO CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL 9

verificar a ciencia cierta que, efectivamente, los actores se hubieran reunido con su equipaje ese mismo día.

En tal sentido, recuerdo que el art. 123 del Código Procesal ordena la traducción por traductor público matriculado de los documentos en idioma extranjero. Y si bien es cierto que la omisión de cumplir con dicha exigencia no determina per se la invalidez de la prueba documental que carece de traducción, desde que en esta materia debe aplicarse un criterio flexible porque la finalidad de la norma es facilitar la comprensión del documento, no lo es menos que siendo una carga de la contraria expedirse sobre ellos, ésta ha de ser suficientemente explícita en todas sus partes y para ello es condición fundamental que los documentos estén redactados en idioma español o traducidos a éste. Esta solución es la que mejor protege el derecho de defensa en juicio que consagra el art.

18 de la Constitución Nacional (cfr. CNCCFed., Sala III, doctrina de la causa 14066/07 del 26.9.2013).

Aquí cabe aclarar, además, que si bien los actores reconocieron dicha documentación en fs. 87, en el alegato de fs. 174/181 –ver especialmente fs. 175- nuevamente manifestaron que habían estado sin sus pertenencias durante un lapso más extenso. Ello permite presumir –entonces- que el reconocimiento se hizo en relación a la fecha del despacho del equipaje, acontecida el día 13, pero no así sobre su fecha de recepción (concorde con lo relatado por los actores en fs. 33, tercer párrafo).

Desde esta perspectiva cobra particular relieve la doctrina de carga dinámica de la prueba que la Cámara del Fuero ha estimado en varias ocasiones (cfr. CNCCFed., Sala II, causas 11.793/94 del 15.2.98; 8.302/92 del 21.12.99; 2.246/93 del 15.2.00 y 8.986/92 del 28.12.00, entre otras).

Y no es aventurado afirmar que aquélla se encontraba en condiciones más favorables que los actores a los fines de contribuir al

Fecha de firma: 06/10/2014

Firmado por: ALEJANDRO SAINT GENEZ, JUEZ DE 1RA. INSTANCIA

esclarecimiento del caso, debiendo contar con elementos respaldatorios de las manifestaciones vertidas.

De tal manera, es sencillo calcular el tiempo que aquéllos carecieron de su vestimenta y de todos los objetos que usualmente se transportan en las valijas. Estimo que fueron tres días aproximadamente, durante los cuales -razonablemente- debieron sustituir aquellas prendas por otras y dedicar parte del tiempo a efectuar los reclamos a la aerolínea, procurando recuperar su equipaje. La Sala II del tribunal de Alzada se ha expedido en numerosas ocasiones en sentido favorable a quien resultó perjudicado por el retardo en la entrega de su equipaje, fijando la indemnización respectiva teniendo en cuenta las circunstancias de la causa (cfr. CNCCFed., Sala III, causa 6568/07 del 6.5.2010 y sus citas).

8) En esa inteligencia, no es dudoso sostener que los infortunios derivados del incumplimiento del deber de entrega del equipaje en destino por parte de la demandada, experimentados por los actores a su arribo al lugar donde debían pasar sus vacaciones, y la imposibilidad de disponer de sus pertenencias durante aquel lapso, tuvieron, de por sí, aptitud para provocar en ellos una situación de desasosiego y pérdida de tranquilidad espiritual que comporta claramente un daño resarcible (art. 522 del Código Civil), a lo que cabe añadir que ese menoscabo espiritual alegado como fundamento del rubro peticionado, no requiere la producción de prueba específica (cfr. CNCCFed., Sala II, causas 839/92 del 15-8-95, 1055/2005 del 10-10-2008 y 11916/07 -ya citada- y Sala III, causa 6568/07 del 6.5.2010).

Sobre tales bases, reiterando que el daño moral no exige prueba directa, pues surge del hecho mismo origen de este litigio y de las circunstancias fácticas que rodean al incumplimiento de AIR EUROPA LINEAS AEREAS S.A., atendiendo a la naturaleza resarcitoria de dicha indemnización, a que corresponde considerar

Fecha de firma: 06/10/2014

Firmado por: ALEJANDRO SAINT GENEZ, JUEZ DE 1RA. INSTANCIA

Poder Judicial de la Nación

JUZGADO CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL 9

más bien a la persona del damnificado antes que a la conducta del sujeto activo del daño, a que ninguna relación forzosa existe entre el daño material sufrido y el perjuicio moral experimentado, y a las características y circunstancias del evento dañoso acaecido, estimo apropiado reconocer la suma de \$ 2.000 a cada uno de los coactores Julio Rubén, Melina Yael y Kevin Damián Libsfraint.

Respecto de la coactora Vitorgan, cabe hacer una mención aparte. Así, el informe de LSG Sky Chefs Argentina S.A. de fs. 162/168 -no impugnado en los términos del art. 403 del Código Procesal- indicó que de la consulta de sus archivos con las planillas de controles de temperatura y manipulación de los servicios del vuelo en el que ella había viajado, se trataba de un hecho aislado. Sin perjuicio

de ello, cabe destacar que, analizando detenidamente dicho informe, se verifica que para el vuelo UX 042 se solicitaron tres comidas especiales (ver fs. 164). Asimismo, cotejando las planillas de fs. 165/166, se desprende que sólo dos de ellas fueron preparadas y cocinadas para ese vuelo, de forma tal que no es aventurado pensar que pudo haber existido alguna confusión, quizás, con el servicio solicitado por ella, asignándole otro. Asimismo, es dable destacar que la "hoja de comentarios de pasajeros" de fs. 16/17, donde la Sra. Vitorgan formuló una reclamación, no fue oportunamente negada por la contraria. De tal modo, entiendo que aquella descompensación estomacal efectivamente debe haber acontecido y, por tanto, considero adecuado asignarle la suma de \$ 2.800, teniendo en cuenta, especialmente, dicha circunstancia.

9) En cuanto a los gastos originados una vez arribados a destino, ante la imposibilidad de contar con sus pertenencias, ponderando también el cambio de temperatura por la diferencia en las estaciones del año entre Italia y la República Argentina, y si bien es cierto que la demandada se ocupó de negar y desconocer cada una de las erogaciones y de los documentos relacionados con ellas, el curso

Fecha de firma: 06/10/2014

Firmado por: ALEJANDRO SAINT GENEZ, JUEZ DE 1RA. INSTANCIA

natural y ordinario de las cosas indica que en esas circunstancias

cualquier pasajero, luego de salir de su casa (en el caso, el día 10 de agosto) para realizar un viaje largo, hacer escala y volver a tomar otro vuelo, al llegar a destino y trasladarse al lugar de su alojamiento (en estas actuaciones, el día 11), en algún momento querrá higienizarse, cambiarse de ropa, y tendrá necesidad de disponer de sus objetos personales.

¿Acaso AIR EUROPA LINEAS AEREAS S.A. pretende que sus

pasajeros utilicen las mismas prendas del día 10 al 14 de agosto, y que ello no tenga implicancias?

Recuerdo que dicha aerolínea no formuló ninguna afirmación en el sentido de que se hubiere ocupado

de sus clientes

diligentemente para atender sus necesidades.

En estas condiciones, aun cuando no se produjo prueba sobre la autenticidad de aquellos instrumentos, los montos inherentes a dichos gastos no resultan desproporcionados (tengo en cuenta también que los recibos de algunos otros gastos pueden no haberse conservado, ante tal situación), de modo que los admitiré por la suma de \$ 4.000 (cfr. art. 165, último párrafo, del Código Procesal).

En síntesis, la demanda prosperará por la suma de \$

12.800

y los intereses a la tasa que percibe el Banco de la Nación Argentina en sus operaciones comunes de descuento a treinta días, tipo vencido, que serán calculados a partir del 30.12.2011 (esto es, al día siguiente del acta del cierre de la audiencia de mediación), hasta su efectivo pago.

10)

El crédito antes reconocido está sujeto al límite de responsabilidad contemplado en el art. 22, inc. 2), del Convenio de Montreal de 1999, ratificado por ley 26.451

. Tal límite sólo gravita

sobre el capital de la condena, y no sobre los accesorios (cfr. CNCCFed., Sala I, aplicación analógica de la doctrina de la causa "Sud América Terrestre y Marítima Compañía de Seguros S.A. c/

Fecha de firma: 06/10/2014

Firmado por: ALEJANDRO SAINT GENEZ, JUEZ DE IRA.INSTANCIA

Poder Judicial de la Nación

JUZGADO CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL 9

Aerolíneas Argentinas", del 17-9-96, síntesis publicada en "Responsabilidad del Transportador Marítimo", por Patricia B. Barbado, en J.A., edición del 3-2-99, sumario n° 57).

11)

Con relación a las costas, es apropiado tener en cuenta que en las hipótesis en que se discute la responsabilidad civil por daños personales -que es el supuesto de autos- donde la discrecionalidad del juzgador juega un papel preponderante, el hecho de que la demanda no prospere por el monto perseguido no empece a que, de conformidad con el criterio objetivo de la derrota, sea el responsable quien cargue con los gastos causídicos -que serán proporcionales a la cuantía de la condena-, ponderando que la actitud de aquél obligó a la parte damnificada a litigar para obtener el reconocimiento de sus derechos y que dichas erogaciones constituyen también un menoscabo indemnizable (cfr. CNCCFed., Sala II, causas 1546 del 14-11-82, 11.861/94 del 3-2-98 y 1981/97 del 19-9-99). Mucho más si se repara en que la demandada resulta vencida en el sustancial tema de la responsabilidad -que es el más relevante del litigio (cfr. Sala II, causas 1223/91 del 12-12-95 y 7483/92 del 21-4-98)-, que el monto quedó sujeto a lo que en más o menos resulte de la prueba y que el art. 71 del Código Procesal no impone una comparación puramente aritmética entre lo que es admitido y lo que es desestimado (cfr. misma Sala, causas 7381 del 16-11-90, 7483/92 y 1981/97 citadas y 4804/97 del 20-11-2001).

Ello así, la demandada deberá soportar dichos accesorios.

Por lo expuesto, y lo previsto por los arts. 68 y 163, inc.

6°, del Código Procesal,

FALLO

: 1) haciendo lugar parcialmente a la demanda promovida por

Julio Rubén Libsfraint, Viviana Patricia

Vitorgan, Melina Yael Libsfraint y Kevin Damián Libsfraint; en consecuencia, condeno a AIR EUROPA LINEAS AEREAS S.A. a pagar a los actores, en el plazo de diez días hábiles, la suma de pesos DOCE MIL OCHOCIENTOS (\$ 12.800), siempre que no supere el

Fecha de firma: 06/10/2014

Firmado por: ALEJANDRO SAINT GENEZ, JUEZ DE 1RA.INSTANCIA

límite de responsabilidad establecido, y los intereses fijados en el considerando pertinente; 2) imponiendo las costas del juicio a la demandada y 3) atendiendo al mérito, extensión y eficacia de la labor profesional cumplida, regulo los honorarios del letrado apoderado de los actores, Dr. Ezequiel Federico Ringler, en el 21%, y los de la letrada apoderada de la demandada, Dra. Carina Alejandra Rohde, en el 8,33% (cfr. arts. 3, 6, 7, 9, 10, 19, 37 y 38 de la ley 21.839,

modificada por la ley 24.432). Por el incidente de fs. 109 –con costas a la demandada-, fijo la retribución del Dr. Ringler en el 2% y por el de fs. 112 –con igual imposición de costas-, los honorarios del Dr. Ringler ascienden al 1,5% (cfr. art. 33 de la ley arancelaria).

Asimismo, valorando la influencia que su dictamen tuvo para la dilucidación final de la causa, fijo la retribución del perito, Contador Juan Carlos Rivera Rodríguez, en el 6% (cfr. art. 3 del decreto-ley 16.638/57).

Los porcentajes que anteceden se calcularán sobre el monto de condena, comprensivo del capital e intereses (cfr. CNCCFed., en pleno, “La Territorial de Segs. c/ Staf s/ incidente” del 11-9-97).

Regístrese, notifíquese y, oportunamente, ARCHÍVESE.-

ALEJANDRO SAINT GENEZ

JUEZ DE 1RA.INSTANCIA

Fecha de firma: 06/10/2014

Firmado por: ALEJANDRO SAINT GENEZ, JUEZ DE 1RA.INSTANCIA