



Poder Judicial de la Nación

JUZGADO CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL 6

**DELGADO, ROBERTO FLORENCIO Y OTRO c/ AIR
EUROPA LINEAS AEREAS SA s/SUMARISIMO** – Expte.
n° 20381/2022 – **Sec. n° 11**

Buenos Aires, en la fecha que surge de la firma digital.- ES

Y VISTOS:

Estos autos caratulados de la forma que se indica en el epígrafe, que se encuentran para dictar sentencia y de las que,

RESULTA:

1.- Con fecha 20/12/2022 se presentan los Sres. Roberto Florencio Delgado y Lidia Beatriz Chaves, por derecho propio, y promueven demanda contra Air Europa Líneas Aéreas S.A., con el objeto de que se la condene al pago de la suma de Dólares Estadounidenses Tres Mil (USD 3.000) y de Pesos Doscientos Seis Mil Seis (\$ 206.006), o lo que en más o en menos resulte de la prueba, con más sus intereses y las costas del juicio.

Relatan que el 5 de noviembre de 2021 adquirieron, en las oficinas comerciales de la demandada, dos pasajes aéreos para volar desde el Aeropuerto Internacional de Ezeiza hacia el aeropuerto de Frankfurt (Alemania), con escala en Madrid (España), bajo el localizador de reserva SH7S97, emitiéndose los billetes electrónicos n° 996-2412444947 y 996-2412444948. El itinerario contemplaba la salida del vuelo UX042 el 17 de diciembre de 2021 a las 13:25 hs desde Ezeiza, con conexión en Madrid mediante el vuelo UX1503, debiendo arribar a Frankfurt el 18 de diciembre de 2021 a las 09:50 hs locales.



Cuentan que la Sra. Chaves padece diversas afecciones de salud que le impiden el libre tránsito y la espera prolongada, motivo por el cual solicitaron en la reserva el servicio especial de asistencia en silla de ruedas (WCHR), el que fue confirmado por la compañía aérea para todos los tramos del itinerario.

Manifiestan que el día del viaje concurrieron a la terminal de Ezeiza con la debida antelación —llegando a las 9:00 hs— y que, luego de realizar el check-in, fueron informados de la existencia de demoras, pese a que las condiciones meteorológicas eran óptimas y las restantes compañías operaban con normalidad. Sostienen que reiteraron el pedido de asistencia especial para la Sra. Chaves, pero que no recibieron atención alguna durante la espera de más de seis horas que debieron soportar.

Exponen que, una vez arribados a Madrid, tampoco obtuvieron asistencia, debiendo dirigirse por sus propios medios a un mostrador para conocer cómo continuaría su viaje, dado que el vuelo de conexión a Frankfurt ya había partido. Refieren haber permanecido aproximadamente cuatro horas en la terminal española, donde sólo se les entregó un voucher por la suma de diez euros (€ 10) para consumir en el aeropuerto, sin que se les proveyera la asistencia que la condición de la Sra. Chaves requería.

Indican que, finalmente, fueron reubicados en el vuelo UX1509, con horario de despegue a las 15:15 hs locales del 18 de diciembre de 2021, arribando a Frankfurt con más de ocho horas de retraso respecto del horario originalmente contratado.





Poder Judicial de la Nación

JUZGADO CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL 6

Reclaman, en concepto de daño emergente derivado del incumplimiento de la prestación, la suma de USD 3.000; en concepto de daño moral, la suma de \$ 200.000 por ambos pasajeros; y en concepto de costas de la mediación prejudicial, la suma de \$ 6.006.

Fundan en derecho su pretensión, ofrecen prueba y hacen reserva del caso federal.

2.- Con fecha 28/12/2022 se imprime a la causa el trámite del juicio ordinario, lo cual es revocado por la Excma. Cámara de Apelaciones del fuero, mediante resolución de fecha 27/04/2023 y, en consecuencia, con fecha 13/06/2023 se reimprime a las actuaciones el trámite del juicio **sumarísimo**.

3.- Con fecha 30/09/2023 comparece el apoderado de Air Europa Líneas Aéreas S.A. y contesta la demanda entablada en su contra, solicitando su rechazo con costas a la actora.

Efectuada la negativa de rigor, reconoce el vínculo contractual con los accionantes, los billetes de pasaje adquiridos —localizador SH7S97— y el itinerario contratado. Admite, asimismo, que el vuelo UX042 correspondiente al tramo Ezeiza -Madrid del 17 de diciembre de 2021 sufrió un retraso, el cual atribuye a un desperfecto técnico imprevisto detectado en el marco de la bodega de la aeronave durante la descarga de los "AKEs", cuestión que requirió consultar al fabricante de la aeronave —Boeing— sobre la afectación a la seguridad y la posibilidad de despachar el vuelo. Afirma que la respuesta del fabricante fue positiva y que, en definitiva, el vuelo se realizó con dos horas y treinta y tres minutos de demora en su salida.



Sostiene que, ante esa circunstancia, procedió a reubicar a los accionantes en el próximo vuelo disponible hacia su destino final, esto es, el vuelo UX1509 con destino a Frankfurt. Argumenta que se trató de un supuesto de fuerza mayor, ajeno e imprevisible, y que dio cumplimiento a todas las obligaciones a su cargo. Invoca la aplicación del art. 12 de la Resolución 1532/98, sosteniendo que, al no haberse superado el umbral de cuatro horas de demora en la salida que dicha norma prevé, no se encontraba obligada a brindar los servicios incidentales que allí se contemplan.

Plantea la inaplicabilidad al caso de la Ley de Defensa del Consumidor y la improcedencia del daño punitivo. Impugna los rubros indemnizatorios reclamados por considerarlos improcedentes e invoca el límite de responsabilidad previsto en el art. 22 del Convenio de Montreal de 1999.

Cita la normativa y jurisprudencia que considera aplicable al caso, ofrece prueba y hace reserva del caso federal.

4.- Con fecha 02/08/2024 se abre la causa a prueba.

Con fecha 15/10/2024 se declara la causa concluida para definitiva.

Con fecha 10/12/2024 dictamina el Sr. Fiscal Federal.

Se llaman **autos para sentencia** y,

CONSIDERANDO:

I.- En primer lugar, siguiendo la doctrina elaborada por la Corte Suprema de Justicia de la Nación en materia de fundamentación de sentencias, a fin de dilucidar la presente contienda analizaré los extremos que conceptúo necesarios para





Poder Judicial de la Nación

JUZGADO CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL 6

la debida resolución del litigio. Ello así, pues sabido es que el juzgador no está obligado a seguir a las partes en todos sus razonamientos, ni analizar los argumentos que estime no sean decisivos, sino sólo aquéllos considerados conducentes para fundar la decisión que en definitiva se adopte (*Fallos: 310:1185; 311:1191; 320:2289; entre muchos otros*). Tampoco es obligación ponderar todas las pruebas agregadas, sino únicamente las que estime apropiadas para resolver el conflicto (*conf. art. 386, in fine, del CPCC*); examinándolas con un criterio lógico jurídico y de acuerdo con las reglas de la sana crítica. Respetando esa línea argumental, sólo me ocuparé de los aspectos decisivos de la controversia, sin entrar en consideraciones innecesarias para resolver la cuestión traída a mi conocimiento.

II.- Atendiendo a los términos en que ha quedado trabada la litis, cabe puntualizar que no median discrepancias entre las partes respecto de los extremos fácticos centrales del presente reclamo.

En efecto, no se encuentra controvertido el vínculo contractual celebrado entre los accionantes y la transportista demandada, instrumentado en los billetes de pasaje n° 996-2412444947 y 996-2412444948, bajo el localizador de reserva SH7S97, ni el itinerario contratado para el día 17 de diciembre de 2021, con origen en el Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini (Ezeiza, Buenos Aires), escala en la ciudad de Madrid, España y destino final en la ciudad de Frankfurt, Alemania, mediante los vuelos UX042 y UX1503 operados por la empresa



aérea demandada "Air Europa". Tampoco resulta materia de debate que el vuelo UX042 sufrió un retraso en su salida desde Ezeiza, que ello provocó la pérdida de la conexión en Madrid y que los accionantes fueron reubicados en el vuelo UX1509, arribando a su destino final con considerable demora respecto del horario originalmente contratado.

Asimismo, debo señalar que se encuentra acreditado mediante la documental acompañada por la actora —*boarding pass de la Sra. Chaves*— que la accionante contaba con el servicio especial de asistencia en silla de ruedas (*WCHR – Wheelchair to Aircraft Door Request – Confirmed*) confirmado por la transportista en todos los tramos del itinerario, extremo que tampoco fue desconocido por la accionada en su responde.

Las controversias se centran, en cambio, en las siguientes cuestiones: (i) si el desperfecto técnico invocado por la demandada constituye un supuesto de fuerza mayor o caso fortuito idóneo para eximirla de responsabilidad en los términos del art. 19 del Convenio de Montreal de 1999; (ii) si la accionada cumplió con el deber de asistencia que le imponía la normativa aplicable, especialmente respecto de la Sra. Chaves, en su condición de pasajera con servicio especial de silla de ruedas confirmado; y (iii) la procedencia y cuantía de los rubros indemnizatorios reclamados.

III.- Sentado lo que antecede, corresponde precisar el marco normativo aplicable al caso. El contrato celebrado entre las partes constituye un contrato de transporte aéreo internacional, en tanto se desarrolla entre puntos situados en





Poder Judicial de la Nación

JUZGADO CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL 6

territorios de Estados parte del Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, suscrito en Montreal el 28 de mayo de 1999 y aprobado por la República Argentina mediante la ley 26.451 (art. 1º del Convenio de Montreal de 1999). En idéntico sentido, dicho instrumento internacional resulta aplicable también al Reino de España y a la República Federal de Alemania, que lo han ratificado.

En lo que aquí interesa, el art. 19 del referido Convenio establece que *“el transportista es responsable del daño ocasionado por retrasos en el transporte aéreo de pasajeros, equipaje o carga. Sin embargo, el transportista no será responsable del daño ocasionado por retraso si prueba que él y sus dependientes y agentes adoptaron todas las medidas que eran razonablemente necesarias para evitar el daño o que les fue imposible, a uno y a otros, adoptar dichas medidas”*. A su turno, el art. 22, inc. 1) fija un tope de responsabilidad de 4.150 derechos especiales de giro por pasajero para los daños derivados del retraso, sin perjuicio de las exclusiones previstas en su inciso 5).

En la misma línea, el Código Aeronáutico (ley 17.285) dispone en su art. 141 que *“el transportador es responsable de los daños resultantes del retraso en el transporte de pasajeros...”*, y en su art. 142 contempla que sólo se podrá eximir *“si prueba que él o sus dependientes han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas...”*, sentando así el mismo principio que el Convenio internacional.



A su vez, la Resolución 1532/98 del entonces Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, que establece las Condiciones Generales del Contrato de Transporte Aéreo, regula en su art. 12 las consecuencias del incumplimiento de horarios, itinerarios y cancelación de vuelos, imponiendo al transportador la obligación de reubicar al pasajero —en el vuelo inmediato posterior, mediante endoso del contrato o por reencaminamiento— y de proveer los servicios incidentales correspondientes, según el caso. Esta resolución resulta aplicable a los servicios de transporte aéreo regular, internos e internacionales, que exploten en el país empresas de bandera nacional y extranjera, por lo que resulta invocable en el *sub examine* como complemento del Convenio de Montreal, en especial para precisar el contenido concreto del deber de asistencia.

Por último, cuadra destacar que la relación que une a las partes constituye una relación de consumo, lo que permite el acceso a las normas de la Ley de Defensa del Consumidor n° 24.240 en forma subsidiaria, en aquellos aspectos no contemplados por el régimen específico del transporte aéreo (Albano, Carlos Alberto, “*Incumplimiento doloso del contrato de transporte aéreo*”, publicado en Thomson Reuters La Ley, cita online: AR/DOC/4100/2016).

IV.- Sentado el marco normativo, corresponde analizar si la conducta desplegada por la transportista resulta idónea para eximirla de responsabilidad por el retraso acaecido.





Poder Judicial de la Nación

JUZGADO CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL 6

Cuadra recordar que en los supuestos en que la compañía de transporte ofrece sus servicios al público y promete efectuar los viajes en determinados lapsos y con ciertos horarios de partida, asume el deber jurídico de extremar su diligencia para respetar los términos de su oferta, asistiéndole derecho a los usuarios a que dicho compromiso sea cumplido, habida cuenta que el negocio del transporte aéreo no justifica, por particular que sea el ámbito en el que se desarrolla, la desconsideración de los derechos de los usuarios “*salvo extremos insuperables*” (*conf. CNFed. Civ. y Com., Sala II, causa 5667/93 del 10.4.97*).

Es dable señalar que la interrupción de un transporte aéreo constituye un supuesto de responsabilidad contractual, en el cual, como principio, el mero incumplimiento hace presumir la culpa. Para que la transportista pueda eximirse de responsabilidad, debe acreditar la concurrencia de un hecho insuperable aún actuando con diligencia y previsión, y que la empresa hizo todo lo posible para superarlo a la mayor brevedad (*conf. CNFed. Civ. y Com., Sala III, causa 6002/05 del 19/2/08*). Para que se configure el *casus* en los términos del art. 1730 del Código Civil y Comercial de la Nación, el acontecimiento debe ser imprevisible, inevitable, ajeno al deudor y representar un obstáculo absoluto para el cumplimiento de la prestación.

En el caso de marras, la demandada invoca la existencia de un desperfecto técnico detectado en el marco de la bodega de la aeronave —en el “*seal depresor*”—, que habría requerido la consulta al fabricante (Boeing) y la emisión de un permiso de



reparación temporal. Sin embargo, conforme la doctrina pacífica del fuero, los desperfectos técnicos —salvo que sean razonablemente insuperables— no pueden proyectarse en desmedro de los derechos del usuario. No basta alegar en forma genérica un desperfecto técnico si no se lo relaciona con el cumplimiento a ultranza de todos los controles técnicos previos al vuelo por parte de la empresa y de todas las medidas necesarias tendientes a superarlos (*conf. CNFed. Civ. y Com., Sala III, causa “Spivak c/ American Airlines s/ incumplimiento de contrato” del 27/04/17; en igual sentido, Sala I, causa 1438/16 del 26.3.18*).

En tales condiciones, la transportista debió acreditar que las medidas que adoptó fueron todas las necesarias y que no pudo prever ni evitar el inconveniente que generó la postergación del vuelo. En otras palabras, debió demostrar que no pudo adoptar antes las medidas conducentes para no perturbar el cumplimiento puntual del contrato de transporte celebrado, siendo claro que, en razón de la actividad comercial de la demandada, debe estar debidamente equipada para superar con prontitud las diversas eventualidades que pueden presentarse, de manera que no se proyecten en desmedro de los derechos del usuario (*conf. CNFed. Civ. y Com., Sala I, causa 18015/96 del 8.10.98; Sala III, causa 6002/05 del 19/2/08*). Tal acreditación no fue efectuada en autos.

Es que, ciertamente, la sola alegación del desperfecto y la presentación de un informe técnico interno de la propia empresa no bastan para configurar la eximente del art. 19 del





Poder Judicial de la Nación

JUZGADO CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL 6

Convenio de Montreal: era preciso que la transportista demostrara, con elementos de juicio idóneos —tales como la acreditación de los controles técnicos previos al vuelo, los protocolos de mantenimiento aplicados y las medidas concretas tendientes a evitar o superar la contingencia—, que el evento era ajeno e insuperable y que adoptó todas las diligencias razonablemente necesarias para evitar el perjuicio. Dicha prueba se encuentra ausente en estas actuaciones, habida cuenta que en autos no se produjo prueba alguna distinta de la documental acompañada con los escritos constitutivos del proceso.

V.- Con independencia de lo expuesto en el considerando precedente, existe en autos un incumplimiento autónomo y nítido por parte de la transportista demandada que justifica, por sí solo, la procedencia de la acción: el incumplimiento del deber de asistencia.

En efecto, aun cuando se admitiera —en hipótesis— que el desperfecto técnico invocado pudiera encuadrar como eximente, lo verdaderamente decisivo no es la causa de la demora en sí, sino la conducta posterior de la transportista frente a sus pasajeros. Como ha resuelto reiteradamente la Excma. Cámara del fuero, frente al incumplimiento es deber de la compañía aérea hacer todo lo posible para que los pasajeros puedan continuar el viaje lo antes posible, asegurándoles las comodidades mínimas durante la espera (*CNFed. Civ. y Com., Sala III, “Cubana de Aviación S.A.”, del 19/02/2008, LA LEY 16/12/2005, 3 - LA LEY 2006-A, 92 - ED 214, 484*).



El deber de asistencia surge nítidamente del art. 12 inc. a) de la Resolución n° 1532/98, que ante la cancelación o demora de un vuelo impone al transportador la obligación de reubicar al pasajero —mediante su inclusión obligatoria en el vuelo inmediato posterior, el endoso del contrato o el reencaminamiento— y, asimismo, la provisión de los servicios incidentales correspondientes. Estos servicios incidentales —comunicaciones, comidas y refrigerios “*de conformidad con el tiempo de espera que medie hasta el embarque en otro vuelo*”, alojamiento cuando la demora exceda las cuatro horas, y traslados— constituyen una obligación paralela cuya finalidad es paliar las penurias de la espera del pasajero ante la imposibilidad de cumplimiento puntual de la obligación principal de transportarlo.

La satisfacción de las necesidades inmediatas que menciona el plexo normativo compuesto por el Convenio de Montreal de 1999 y la Resolución 1532/98 se trata de obligaciones secundarias que no obstan al cumplimiento de la obligación principal y a su correspondiente resarcimiento en caso de incumplimiento. Cabe destacar que, aun tratándose de causales de fuerza mayor, ello no exonera al transportista de la obligación de prestar asistencia, dado que el pasajero puede sufrir perjuicios individuales, inherentes al motivo de su desplazamiento, cuya reparación exige una apreciación caso por caso del alcance de los daños ocasionados.

La defensa intentada por la accionada en torno al umbral de cuatro horas previsto por el art. 12 de la Resolución 1532/98





Poder Judicial de la Nación

JUZGADO CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL 6

para el alojamiento en hotel no resulta de recibo. En primer lugar, dicho umbral rige específicamente para la obligación de proveer alojamiento, mas no para los restantes servicios incidentales —comunicaciones, comidas y refrigerios—, los cuales deben proveerse *“de conformidad con el tiempo de espera que medie hasta el embarque en otro vuelo”*, sin tope mínimo. En segundo lugar, lo que importa para apreciar el daño resarcible bajo el art. 19 del Convenio de Montreal no es el retraso en la salida del vuelo cancelado, sino el retraso en la llegada al destino contractualmente previsto, el cual en el *sub lite* resulta sustancialmente mayor que las cuatro horas, habida cuenta de la pérdida de la conexión y el reencaminamiento al día siguiente.

Pero existe en este caso un dato fáctico particularmente sensible para la atribución de responsabilidad que no puede ser soslayado: la Sra. Lidia Beatriz Chaves contaba con servicio especial de asistencia en silla de ruedas (*WCHR – Wheelchair to Aircraft Door Request*) confirmado por la propia transportista en todos los tramos del itinerario. Tal extremo se encuentra acreditado mediante los boarding pass acompañados con la demanda, donde luce expresa la leyenda *“Pedido De Servicio Especial / Special WCHR – WHEELCHAIR TO AIRCRAFT DOOR REQUEST – CONFIRMED Service Request”*, documental que no fue desconocida ni controvertida por la accionada en su contestación.

La asunción contractual del servicio de silla de ruedas para una pasajera con dificultades de tránsito y de espera —tal



como fue invocado en la demanda y admitido implícitamente por la demandada al no controvertirlo— genera en cabeza de la transportista un deber de asistencia agravado, autónomo respecto de los servicios incidentales generales del art. 12 de la Resolución 1532/98 y exigible con independencia del umbral horario allí previsto. Quien comercializa un servicio especial confirmado para un pasajero con necesidades particulares de movilidad asume el compromiso correlativo de prestarlo efectivamente durante todo el desarrollo del contrato de transporte, incluidas las contingencias de demora o reencaminamiento. Este deber encuentra anclaje tanto en el principio general de buena fe contractual (art. 9 del CCyCN) como en las exigencias propias de un trato digno al consumidor (art. 8 bis de la ley 24.240 y art. 42 de la Constitución Nacional).

Pues bien, en autos no obra constancia alguna que acredite que la Sra. Chaves haya recibido por parte de Air Europa el servicio de asistencia en silla de ruedas durante la espera de varias horas en la terminal de Ezeiza ni durante las horas que debió aguardar en la terminal de Madrid, ni tampoco que se le hayan provisto los restantes servicios incidentales —comunicaciones, comidas, refrigerios— en proporción adecuada al tiempo de espera. La carga de la prueba sobre el cumplimiento de la prestación pesa sobre el deudor (art. 1734 del CCyCN), y aquí esa carga ha sido incumplida, en tanto la demandada se limitó a negar genéricamente el extremo en su contestación, sin acreditar un mínimo cumplimiento de su deber asistencial. La única atención que los actores reconocen





Poder Judicial de la Nación

JUZGADO CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL 6

haber recibido fue un voucher por el valor de diez euros (€ 10) en la terminal de Madrid, ofrecimiento absolutamente insuficiente frente a la magnitud del retraso, la duración de la espera y, particularmente, la condición de la Sra. Chaves como pasajera con servicio especial confirmado.

Así las cosas, conforme se verifica de los términos en que ha quedado trabada la *litis* y de la prueba documental incorporada, la aerolínea demandada no logró acreditar ningún eximente de responsabilidad —ni respecto de la causa del retraso, ni respecto del cumplimiento del deber de asistencia—. Por consiguiente, no habiéndose demostrado una causal eximente de la inejecución regular del contrato de transporte aéreo, corresponde admitir el progreso de la acción, todo ello independientemente de los rubros y montos pretendidos, extremo que será analizado a continuación.

VI.- Establecida la responsabilidad de la transportista, corresponde expedirse acerca de la procedencia y cuantía de los rubros indemnizatorios reclamados, recordando que la procedencia de la indemnización a cargo de la transportista comprende los daños y perjuicios que son consecuencia inmediata y necesaria del incumplimiento contractual culposo en que incurriera (*conf. CNFed. Civ. y Com., Sala III, causa 5483/92 del 22.12.92 y sus citas*).

a) Daño material. La parte actora reclama, bajo este concepto, la suma de Dólares Estadounidenses Tres Mil (USD 3.000) en concepto de daño emergente derivado del incumplimiento. Sin embargo, en el escrito de demanda no se



identifica con precisión a qué erogaciones concretas corresponde dicho importe, ni se acompañó comprobante alguno (*vgr. factura, ticket, recibo, extracto bancario o resumen de tarjeta*) que permita acreditar la efectiva existencia de gastos incurridos en moneda extranjera durante la espera en Madrid o en cualquier otro lugar del itinerario. Tampoco se produjo en autos prueba ulterior tendiente a demostrar erogación alguna en dicha moneda.

Cabe puntualizar que las condenas en moneda extranjera proceden, en materia de incumplimiento del contrato de transporte aéreo, únicamente cuando los actores acrediten daños efectivos en dicha moneda, mediante comprobantes idóneos. La sola invocación de gastos abstractos o estimativos no resulta suficiente para apartarse del principio de que las condenas se expresan en pesos argentinos como moneda de curso legal.

En cuanto a los gastos en pesos —tales como comunicaciones, alimentación o refrigerios suplementarios durante la espera prolongada— tampoco se acompañó prueba alguna que permita determinar su cuantía. Si bien es indudable que los accionantes, como consecuencia de la demora del vuelo y de la falta de asistencia, se vieron forzados a hacer frente con su propio patrimonio a determinadas erogaciones que naturalmente surgen del curso ordinario de las cosas, lo cierto es que la falta absoluta de elementos que permitan cuantificarlas obsta a su admisión bajo este rubro, sin perjuicio de su incidencia en el daño moral, según se verá.





Poder Judicial de la Nación

JUZGADO CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL 6

Por las razones expuestas, corresponde **rechazar el rubro daño material.**

b) Costas de mediación prejudicial. Bajo este concepto la actora reclama la suma de Pesos Seis Mil Seis (\$6.006), correspondiente a los gastos efectivamente incurridos para promover el procedimiento de mediación prejudicial obligatoria, instancia previa al inicio de la presente acción. Habiéndose acompañado el acta de mediación con la demanda y resultando dichos gastos un consectario directo del incumplimiento de la transportista —que obligó a los accionantes a transitar la instancia mediatoria sin lograr una solución amistosa—, **corresponde admitir el rubro por el monto reclamado**, esto es, la suma de Pesos Seis Mil Seis (**\$6.006**).

c) Daño moral. La parte actora reclama, por este rubro, la suma de Pesos Doscientos Mil (\$ 200.000) por ambos pasajeros, sujeta a *“lo que en más o menos fije V.S. de acuerdo a la prueba que se ventile en estos autos”*.

Es dable recordar que el daño moral se traduce en la lesión en los sentimientos que determinan dolor o sufrimientos físicos, inquietud espiritual o agravio a las afecciones legítimas y, en general, toda clase de padecimientos insusceptibles de apreciación pecuniaria. Su traducción en dinero se debe a que no es más que el medio para enjugar, de un modo imperfecto pero entendido subjetivamente como eficaz por el reclamante, un detrimento que de otro modo quedaría sin resarcir. Se trata, ciertamente, de reconocer una compensación pecuniaria que



haga asequibles algunas satisfacciones equivalentes al dolor moral sufrido (*conf. CNFed. Civ. y Com., Sala I, causa n° 3387/96 del 05/07/05*).

En el *sub lite*, la descripción de los hechos —y, particularmente, las consideraciones efectuadas en los considerandos precedentes— revela que los actores fueron colocados, por la conducta culpable o indiferente de la aerolínea, en una situación de incomodidad, incertidumbre y desamparo que resulta indemnizable (*conf. CNFed. Civ. y Com., Sala I, causa 4623/02 del 26.2.04; en igual sentido, Sala II, causa 5667/93 del 10.4.97 y Sala III, causa 14.667/94 del 17.7.97, entre otras*). Es evidente la situación de mortificación, estrés y disgusto que debió invadir a los accionantes frente a los inconvenientes padecidos por la demora del vuelo, la pérdida de la conexión, la espera prolongada en una terminal aeroportuaria extranjera y la deficiente asistencia recibida durante todo el proceso, circunstancias que implicaron la privación del derecho elemental del ser humano de decidir cómo y dónde ocupar el tiempo de su vida (*conf. CNFed. Civ. y Com., Sala I causa 15.716/04 del 14.2.08*).

A ello debe adicionarse, como factor agravante, la particular situación de la Sra. Lidia Beatriz Chaves, quien contaba con servicio especial de asistencia en silla de ruedas confirmado por la propia transportista. La omisión de prestar dicho servicio durante las extensas esperas, sumada a la imposibilidad de comunicarse adecuadamente y al desamparo en una terminal extranjera, debió necesariamente provocar en





Poder Judicial de la Nación

JUZGADO CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL 6

la pasajera —y, por extensión, en su esposo, el Sr. Roberto Florencio Delgado, quien la acompañaba en el viaje— un padecimiento espiritual de mayor entidad que el habitual en los supuestos de retraso aéreo. La aerolínea desatendió no sólo la obligación contractual genérica de asistir al pasajero durante la espera, sino la obligación específica y agravada que había asumido al confirmar el servicio especial de asistencia.

Sobre tales bases, habida cuenta que el daño analizado no requiere prueba directa pues surge del hecho mismo origen de este pleito y se determina prudencialmente atendiendo a la persona de los damnificados, y considerando que el monto reclamado fue expresamente sujeto por los actores a *“lo que en más o menos fije V.S. de acuerdo a la prueba que se ventile en estos autos”* —de modo que no se ve afectado el principio de congruencia (art. 18 CN y art. 163, inc. 6° del CPCC)—, y atendiendo asimismo a las circunstancias particulares ya descriptas, **considero prudente reconocer por este rubro**, en los términos del art. 165 del CPCC, la suma de Pesos Cuatrocientos Mil **(\$400.000) para cada uno de los actores**, lo que arroja un total por este concepto de Pesos Ochocientos Mil (\$ 800.000).

VII.- En consecuencia, **la demanda interpuesta prosperará por la suma de \$806.006**, la cual devengará **intereses** desde el día 17 de diciembre de 2021 —fecha en que se configuró el incumplimiento contractual con motivo del retraso del vuelo UX042— y hasta el efectivo pago.



Tales accesorios se computarán de acuerdo a la **tasa activa** que percibe el Banco de la Nación Argentina en sus operaciones habituales de descuento a treinta días (*tasa activa*, CSJN, *in re “Banco Sudameris c/ Belcam S.A.”* del 17.5.94; CNFed. Civ. y Com., Sala I, causa n° 6736 del 9.11.94; ídem, Sala III, causa n° 17.514 del 24.2.95; ídem, Sala II, causa n° 6378 del 8.8.95; en igual sentido, CNCCFed., Sala I, causa n° 11338/18 del 11/8/22; Sala III, causa n° 1206/22 del 22/10/24), todo ello en los términos del art. 1748 del CCyCN.

VIII.- En lo vinculado al límite de responsabilidad contemplado por el art. 22 del Convenio de Montreal de 1999 —invocado por la demandada en su contestación—, considero que corresponde su aplicación respecto del rubro daño moral, atribuible al retraso en el transporte internacional.

Cabe tener en cuenta que el art. 22, inc. 1) del Convenio aludido reza: “*En caso de daño causado por retraso, como se especifica en el art. 19, en el transporte de personas la responsabilidad del transportista se limita a 4.150 derechos especiales de giro por pasajero*”; a su vez, el art. 22, inc. 5) excluye la posibilidad de invocar la limitación cuando el daño provenga de una acción maliciosa o temeraria del transportista o sus dependientes (*conf. CNFed. Civ. y Com., Sala I, causa 9570/05 del 11.9.07; Sala III, causa 13632/02 del 1.3.05*).

Así es que, no habiéndose alegado ni demostrado en autos la causal de exclusión aludida precedentemente, y teniendo en consideración que el tope de responsabilidad que prevé el art. 22, inc. 1) del Convenio de Montreal de 1999 también se aplica





Poder Judicial de la Nación

JUZGADO CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL 6

al daño moral reconocido (*CSJN, Fallos: 325:2567; CNFed. Civ. y Com., Sala III, causa 13632/02 cit.*), corresponde concluir que el capital de condena estará sujeto a la limitación establecida por el artículo aludido, con exclusión de los intereses (*CNFed. Civ. y Com., Sala III, causa 3775 del 11.12.97; Sala I, causa 7170/01 del 20.10.05*). La verificación de si el capital de condena alcanza dicho límite deberá efectuarse en la etapa de ejecución de sentencia.

IX.- Las costas del juicio se imponen a la demandada vencida, habida cuenta que no concurren en autos situaciones excepcionales que justifiquen apartarme del criterio objetivo del vencimiento o derrota contemplado en el art. 68 del CPCC. La circunstancia de que se haya rechazado uno de los rubros indemnizatorios reclamados —daño material en moneda extranjera— no altera esta conclusión, en tanto los actores han resultado sustancialmente vencedores en la cuestión principal sometida a juzgamiento, esto es, la responsabilidad de la transportista por el incumplimiento contractual.

Por los fundamentos que anteceden, doctrina y jurisprudencia citadas, y normas legales invocadas **FALLO:**

1) Haciendo lugar parcialmente a la demanda promovida por los Sres. ROBERTO FLORENCIO DELGADO y LIDIA BEATRIZ CHAVES y, en consecuencia, **condenando a AIR EUROPA LÍNEAS AÉREAS S.A.** a abonar a los actores, en el plazo de diez (10) días, **la suma total de PESOS OCHOCIENTOS SEIS MIL SEIS (\$ 806.006)** - a razón de \$403.003 por cada uno de los actores, por los conceptos



detallados en el Considerando VI-; todo ello con más los intereses fijados en el Considerando VII y con sujeción al límite de responsabilidad establecido en el Considerando VIII.

2) Rechazando el rubro daño material reclamado, por los argumentos esgrimidos en el Considerando VI.

3) Imponiendo las **costas** del juicio a la demandada vencida (conf. art. 68 del CPCC).

4) Atendiendo al mérito, eficacia y extensión de la labor profesional desarrollada en autos, al monto por el cual prospera en definitiva esta acción según el criterio establecido en el plenario de este Fuero *“La Territorial de Seguros S.A. c/ Stafs/ incidente”* del 11.09.97, y bajo la vigencia de la ley 27.423, y tomando las pautas allí establecidas, regulo los **honorarios** del letrado patrocinante de la parte actora, **Dr. GABRIEL LÁZARO WEINBERG**, en la cantidad de **10 UMA**, equivalentes a la fecha a la suma de \$ 924.820 (conf. arts. 14, 16, 19, 20, 21, 26, 29 y 58 de la ley 27.423; Ac. 30/23 CSJN y Res. SGA 538/2026 CSJN).

En cuanto al letrado apoderado de la parte demandada, atento las manifestaciones efectuadas en autos en las que ha dado cuenta de encontrarse comprendido en el supuesto contemplado por el art. 2º de la ley de arancel, en razón de la forma en que han sido impuestas las costas del juicio, no corresponde regular los mismos en esta instancia.

Asimismo, fíjanse los honorarios de la **mediadora** interviniente, **Dra. GRACIELA LILIANA CORDERO**, en la cantidad de **12 UHOM**, que representan la suma de **\$145.800**





Poder Judicial de la Nación

JUZGADO CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL 6

(Dec. N° 1467/11 modificado por Dec. N°2536/2015; Dec. 36/26).

Regístrese, notifíquese a las partes y al Sr. Fiscal Federal, **publíquese** (art. 7 de la Ac. 10/25) y, oportunamente, **archívese.-**

MARCELO GOTA

JUEZ FEDERAL

