



PODER JUDICIAL DE CÓRDOBA

**SALA CIVIL Y COMERCIAL - TRIBUNAL
SUPERIOR**

 13/12/2023 - Protocolo de Sentencias

Nº Resolución: 165

Año: 2023 Tomo: 4 Folio: 1147-1158

EXPEDIENTE SAC: 8555628 - VALESIO, ANDRES EDGARDO Y OTROS C/ LATAM AIRLINES GROUP S.A. - ABREVIADO -

CUMPLIMIENTO/RESOLUCION DE CONTRATO - TRAM.ORAL

PROTOCOLO DE SENTENCIAS. NÚMERO: 165 DEL 13/12/2023

En la ciudad de Córdoba, de conformidad a lo dispuesto por el Acuerdo número un mil seiscientos veintinueve (1629) Serie “A” del seis (06) de junio del dos mil veinte (punto 8 del Resuelvo) dictado por el Tribunal Superior de Justicia, los Señores Vocales de la Sala Civil y Comercial, Dres. María Marta Cáceres de Bollati, Domingo Juan Sesín y Luis Eugenio Angulo Martín, bajo la presidencia de la primera, proceden a dictar sentencia en los autos caratulados: **“VALESIO, ANDRES EDGARDO Y OTROS C/ LATAM AIRLINES GROUP S.A. –ABREVIADO - CUMPLIMIENTO/RESOLUCIÓN DE CONTRATO –TRAM. ORAL - RECURSO DE CASACIÓN” (EXPTE. N° 8555628)**, determinando en primer lugar las siguientes cuestiones a resolver:

PRIMERA CUESTIÓN: ¿Es procedente el recurso de casación?

SEGUNDA CUESTIÓN: En su caso, ¿qué pronunciamiento corresponde?

Conforme al sorteo que en este acto se realiza, los Señores Vocales votan en el siguiente orden: Dres. María Marta Cáceres de Bollati, Domingo Juan Sesín y Luis Eugenio Angulo Martín.

A LA PRIMERA CUESTIÓN PLANTEADA LA SEÑORA VOCAL, DOCTORA

MARÍA MARTA CÁCERES DE BOLLATI, DIJO:

I. La demandada -LATAM AIRLINES GROUP-, mediante su apoderado -Dr. Francisco José Gonzalez Leahy-, interpone recurso de casación en autos **“VALESIO, ANDRES EDGARDO Y OTROS C/ LATAM AIRLINES GROUP S.A. –ABREVIADO-CUMPLIMIENTO/RESOLUCION DE CONTRATO –TRAM. ORAL- RECURSO DE CASACIÓN” (EXPTE. N° 8555628)**, en contra de la Sentencia N° 138 del 10 de noviembre de 2022, dictada por la Cámara de Apelaciones en lo Civil y Comercial de Quinta Nominación de esta ciudad, con invocación del motivo contemplado en el inc. 1° del art. 383 del CPCC.

En Sede de Grado, se corrió traslado a los actores, siendo evacuado por sus apoderados -Dres. Andrés Daniel Huergo y Alfonso Strazza- con fecha 01/02/2023. Asimismo, se dio intervención a la Sra. Fiscal de las Cámaras en lo Civil y Comercial, y del Trabajo -Dra. Ana Elisa Kuznitzky-, quien emitió dictamen con fecha 27/02/2023.

Mediante Auto Interlocutorio N° 40 de fecha 20 de marzo de 2023, la Cámara actuante resolvió conceder el recurso de casación articulado por la causal prevista en el inciso 1° del art. 383 del CPCC.

Dictado y firme el decreto de autos (11/05/2023), previa vista corrida al Ministerio Público Fiscal (Dictamen C N° 261 de fecha 10/05/2023 del Sr. Fiscal Adjunto, Dr. Pablo Alfredo Bustos Fierro), queda el recurso en condiciones de ser resuelto.

II. Las censuras expuestas en casación son susceptibles del siguiente compendio:

Inicialmente, el recurrente invoca que se encuentran cumplidos los requisitos de admisibilidad formal del recurso, en tanto la decisión resuelve de manera definitiva las cuestiones de fondo, causándole un gravamen irreparable; a la vez que la impugnación se interpone por escrito y dentro del plazo legal.

A continuación, describe los antecedentes de la causa y sostiene que el fallo carece de

fundamentación lógica y legal por violación al principio de razón suficiente y motivación aparente, lo cual torna al decisorio en una sentencia arbitraria.

Añade que en la especie se encuentra configurada más de una cuestión federal que guarda relación directa e inmediata con los temas debatidos en autos, y que lesiona las garantías constitucionales de debido proceso, defensa en juicio, propiedad y derecho aplicable.

Sintetiza que los agravios que le genera el fallo en crisis se refieren a: a) Competencia; b) Legislación aplicable; c) Daño moral; y d) Daño punitivo.

Precisa que el presente recurso adquiere especial relevancia a partir de que la Cámara ha cuestionado claramente la validez de leyes vigentes sancionadas por nuestro Congreso Nacional (ley 17.285, ley 13.988 y la propia ley 26.994); y al mismo tiempo ha interpretado en forma errónea la aplicación y/o validez de ciertos artículos de leyes que determinan la solución del caso.

Expresa que no existe ninguna duda de que nos encontramos en presencia de obligaciones nacidas de la celebración de un contrato de transporte aéreo de pasajeros realizado en forma previa al vuelo entre ambas partes, por lo que la intervención del fuero de excepción en materia de legislación aeronáutica se encuentra configurada. Destaca que el art. 198 Código Aeronáutico y las normas internacionales y complementarias en la materia, establecen la competencia de la justicia federal.

II. 1. Competencia del fuero civil y comercial federal. La controversia de la presente causa versa sobre materia aeronáutica. Incompetencia de la justicia ordinaria.

Al cuestionar la competencia de los tribunales ordinarios, alega en primer lugar que, contrariamente a lo expuesto por la Cámara, la expresión de agravios de apelación es técnicamente suficiente, tanto respecto de los argumentos referidos a este punto, como los relativos al daño moral.

Considera riesgoso el lineamiento que brinda el fallo al sostener que dentro del territorio argentino todo consumidor tiene derecho a solicitar la reparación y aplicación de la sanción al proveedor, en tanto no respeta los principios propios y específicos fijados por las leyes especiales aplicables en la materia (autonomía, especificidad, internacionalidad, uniformidad e imperatividad de la actividad comercial).

En segundo lugar, destaca que la Cámara, para definir la inaplicabilidad de la normativa aeronáutica, se pronuncia sobre el carácter que revistieron los actores en los hechos, y creó una categoría jurídica no prevista en ninguna norma vigente, en tanto evitó llamar a los demandantes pasajeros por la circunstancia de que no tomaron el vuelo, lo cual implica ignorar el plexo normativo previsto en la actividad aerocomercial (art. 1, Resolución 1532/98).

Manifiesta que cuando se compra un pasaje aéreo, se derivan consecuencias jurídicas para el pasajero y para la aerolínea, tal como lo dispone el art. 150 del Código Aeronáutico y art. 12 de la Resolución 1532/98.

Afirma que la Cámara no consideró pasajeros a los actores por el hecho de no haber subido al avión, cuando para la normativa aplicable una persona es pasajero desde el momento en que compra un ticket.

Manifiesta que si el Tribunal reconoce expresamente que existió un contrato de transporte internacional, y la normativa aeronáutica (Código Aeronáutico, Resolución, Protocolo de Montreal 1999; entre otras leyes) define cuándo nos encontramos ante un contrato de transporte aéreo internacional, no se puede soslayar su aplicación.

Considera que, de seguirse el razonamiento del Tribunal de Alzada, no debería existir más normativa especial prevista para determinadas materias, ya que la ley 24.240 tendría el monopolio absoluto.

En tercer lugar, expresa que la Cámara intenta desplazar la normativa aeronáutica en

función de sostener que la demanda está basada en el derecho común y en la ley de defensa de los consumidores.

Advierte que en la propia resolución se reconoce que se reclaman daños y perjuicios derivados de la cancelación de un contrato de transporte aéreo, por lo que no hay duda de que estamos dentro del ámbito de derecho aeronáutico, y no dentro del derecho común.

Afirma que el reclamo de los actores se encuentra taxativamente previsto en la normativa aeronáutica (art. 150 Código Aeronáutico, arts. 1, 12 y 14 de la Resolución 1532/98), pese a que la Cámara manifieste lo contrario.

En cuarto lugar, la recurrente hace puntual referencia a los arts. 963 y 1281 del Código Civil y Comercial de la Nación, de los cuales surge la prelación de la leyes especiales por sobre la legislación común.

Precisa que la definición del tribunal competente se determina en función de los hechos enunciados en la demanda y el derecho que une a las partes en el litigio, de lo cual surge que estamos ante un reclamo nacido a partir de la obligación y el derecho derivado de una relación contractual de servicios de transporte aéreo de pasajeros por el cual el fuero civil y comercial federal es el competente para entender respecto de la pretensión de la actora.

Insiste en que se plantea la existencia de un perjuicio derivado del incumplimiento de un contrato de transporte aéreo de pasajeros, que se canceló debido a problemas climáticos existentes en el aeropuerto Taravella, por lo que las razones que la parte actora invoca a tal efecto en su demanda son propias del ejercicio de la aeronavegación.

De este modo, expresa que la presente causa debe resolverse mediante la ponderación de: (i) el contrato de transporte aéreo celebrado entre los actores y la empresa LATAM, amparado por los artículos 1, 91, 92, 93, 94, 97, 108, 113, 141 y ccs. del

Código Aeronáutico y la Resolución 1532/1998 del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación; (ii) las obligaciones nacidas de los servicios de transporte aéreo de pasajeros, y (iii) la legitimidad de la reglamentación de la actividad de transporte aéreo.

En definitiva, sostiene que la decisión remite en forma directa al análisis de normas e instituciones propias del derecho aeronáutico que tornan imprescindible la intervención del fuero con competencia específica en dicha materia.

Considera que la circunstancia de que los actores pretendan la aplicación de la Ley de Defensa del Consumidor, no sustrae la resolución del caso del fuero civil y comercial federal.

Manifiesta que el propio Código Aeronáutico contiene entre sus preceptos la regulación del contrato del transporte aéreo de pasajeros (art. 113 CA), y legisla expresamente la situación de los casos en que se pueda presentar un retraso de transporte de pasajero (art. 141 CA) y/o situaciones de interrupción y/o incumplimiento de dicho servicio de transporte aéreo.

De este modo, entiende que la aplicación de normas de derecho común y/o defensa del consumidor no resultan preponderantes en autos y que la hipotética aplicación de normas de derecho del consumidor -en su caso- no determina en absoluto la exclusión del fuero civil y comercial federal.

Afirma que el art. 198 del Código Aeronáutico, como el art. 42 de la ley 13.998, otorgan competencia federal a las relaciones nacidas de materia aeronáutica, cuyo respaldo constitucional se asienta en el art. 116 de la C.N.

Insiste que el fuero civil y comercial federal mantiene su plena competencia en materia aeronáutica, aún en el caso de que se requiera la aplicación de normas de derecho de consumidor para resolverlo. Cita jurisprudencia consolidada en la materia, con especial énfasis en las decisiones de la Corte Suprema de Justicia de la Nación.

II. 2. Legislación aplicable - Inaplicabilidad de la Ley 24.240. Improcedencia de su aplicación.

Por otra parte, manifiesta que la Cámara desplazó la legislación especial y autónoma aeronáutica que regula las relaciones nacidas de los servicios de transporte aéreo, y en su lugar aplicó al caso la Ley de Defensa del Consumidor y el Código Civil y Comercial de la Nación.

Reclama que el propio tribunal reconoce que estamos ante un reclamo de daños y perjuicios derivados de un contrato de transporte internacional, lo lógico y razonable es que se resuelva la cuestión en base a la normativa específica, que contiene claramente el supuesto de cancelación de vuelos.

Insiste en que la Ley 24.240 no resulta aplicable al caso debido a que se encuentra desplazada por las normas de derecho aeronáutico específicas en la materia (Código Aeronáutico, Resolución Nro. 1532/98 M.E.O.S.P.). Cita jurisprudencia.

Alega que el Código Aeronáutico establece un régimen especial de responsabilidad contractual y extracontractual derivado del contrato de servicios de transporte aéreo de pasajeros, cuyas particularidades se proyectan en otras instituciones propias del derecho aeronáutico, como la limitación de la responsabilidad y el plazo breve de prescripción.

Añade que sólo se puede recurrir a la aplicación de leyes análogas o a los principios generarles del derecho común, cuando la situación planteada no se encuentra prevista en el Código Aeronáutico.

Precisa que la propia Ley 24.240 en su art. 63 es determinante en el orden de prelación que establece, otorgándole el carácter supletorio para los casos contemplados o derivados del contrato de transporte aéreo establecido en la legislación aeronáutica.

Manifiesta que el contrato de transporte aéreo celebrado entre el actor y la demandada es de naturaleza aeronáutica, habiéndose configurado una obligación de servicio de

transporte aéreo de cabotaje -servicios internos-, y en virtud de ello, se encuentra regido por: a- el Código Aeronáutico de la República Argentina; y b- por la Resolución 1532/98 del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, que aprueba las Condiciones Generales del Contrato de Transporte Aéreo.

De este modo, considera que no hay duda que su mandante se encuentra excluida del ámbito de aplicación de la ley 24.240 por expresa disposición del Decreto 565/2008 que vetó el Artículo 32 de la Ley 26.361.

En función de ello, sostiene que la actividad aerocomercial cuenta con una regulación propia en cuanto a jurisdicción y ley aplicable, ya sea en la instancia administrativa como judicial, que actúa como un verdadero marco de protección y regulación de los derechos de los usuarios del transporte aéreo, reglamentados en la Resolución 1532/1998, cuyo contenido incorpora definiciones de términos aeronáuticos y reglamentación específica de normas de pasajeros, tarifas, tasas, devoluciones, reservas, equipajes, etc.

Manifiesta que a partir de la implementación de la Resolución 1532/98 la propia autoridad aeronáutica por intermedio del “Departamento de Fiscalización y Fomento” de la “Dirección de Explotación de Servicios Aerocomerciales” de la “Dirección Nacional de Transporte Aéreo” de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) de nuestro país, recibe las denuncias y reclamos formales de aquellos pasajeros que hayan sido vulnerados en alguno de sus derechos, actuando como una verdadera instancia administrativa de atención de reclamos de los pasajeros afectados y órgano de intervención para dirimir dichas controversias.

También refiere a otros principios rectores, tales como la internacionalidad y la integralidad.

II.3 Imprudencia de la aplicación de daño moral. Sorprendente cuantificación. Un antecedente preocupante.

Asimismo, manifiesta que -contrariamente a lo expresado en la sentencia -los argumentos desarrollados en este capítulo no reflejan una disidencia con el formato cuantificatorio decidido para fijar el monto por el rubro daño moral.

Sostiene que lo resuelto por la Cámara resulta sumamente riesgoso, en tanto, siguiendo lo sugerido por los actores, cuantifica el daño en base al valor de diversos elementos musicales y/o un viaje a Bariloche por 10 días.

Señala que la normativa, la doctrina y la jurisprudencia son contestes en no responsabilizar a los operadores aéreos por las consecuencias mediatas de la cancelación de un vuelo.

De este modo, considera que, sin un argumento jurídico que avale el pronunciamiento, el órgano de alzada modifica el monto mandado a pagar por el juez de primera instancia bajo el argumento de ser escaso, y cuantifica su valor en más del doble del originariamente consignado.

II.4. Improcedencia del daño punitivo. Fallo Extra Petita.

Por otra parte, se agravia de la procedencia del daño punitivo o multa civil, por ser totalmente inaplicable al caso de marras, especialmente porque nos encontramos en presencia de una multa que tiene un propósito sancionatorio que no se condice con los reales acontecimientos acreditados en la causa.

Sostiene que la sanción requiere necesariamente de una conducta suficientemente reprochable por parte del incumplidor, que conlleve la figura de dolo o al menos culpa grave, condiciones que -según manifiesta- no se verifican.

Precisa que el contrato de transporte aéreo de los actores se vio afectado y cancelado por condiciones meteorológicas adversas, circunstancia que exime la intencionalidad de su mandante y, consecuentemente, de la configuración del reproche subjetivo.

Hace referencia a la doble finalidad de la multa civil -sancionatoria y preventiva- y a su carácter restrictivo, y aduce que sólo se debe aplicar cuando el autor “haya sido

extremadamente injusto” evidenciando “una conducta totalmente disvaliosa y altamente desinteresada de la integridad y dignidad humana”.

Manifiesta que no se acreditó un actuar negligente, desinteresado, mal trato, y/o un mayor sufrimiento evidenciado en el supuesto de “grave menosprecio” por parte de su mandante.

Destaca que el Tribunal preopinante sustenta este rubro en la declaración testimonial de dos personas que solo conocen los hechos por los “dichos” de la propia actora y, a partir de aquí, asume la existencia de un mayor daño que asimila a un “grave menosprecio” y “falta de buen trato” de su mandante.

Afirma que no hay duda de que existieron razones suficientes para justificar dicho incumplimiento y la cancelación del vuelo, a la vez que la propia legislación especial aeronáutica prevé los rubros y daños a resarcir, debiéndose excluir el daño punitivo. Cita jurisprudencia.

Expresa que la Cámara ignoró lo expuesto en su expresión de agravios, relativo a que “...El Convenio de Montreal excluye en forma expresa la posibilidad de imponer indemnizaciones de carácter punitivo a toda acción de indemnización que se inicie como consecuencia, entre otros, de un contrato de pasajeros (art. 29)”.

Señala que este lineamiento previsto en el Protocolo de Montreal de 1999, ratificado por la República Argentina, tiene jerarquía superior a la LDC conforme el art. 75 inciso 22 de la Constitución Nacional.

De esta forma, considera que los sentenciantes están legislando en contra de una norma taxativa.

Añade que el decisorio modifica el monto originario y resuelve en demasía, por lo que viola el principio de congruencia.

Por último, realiza algunas consideraciones complementarias que, a su entender, evidencian arbitrariedad en el fallo, relativas a la interpretación de la postura de

LATAM, la prueba producida, la real realidad de los hechos debatidos, cómo se interpretó la devolución de los pasajes, lo expuesto por la Sra. Fiscal de Cámaras y lo manifestado en relación a la conducta desplegada por su mandante.

Mantiene reserva de caso federal.

III. Cabe consignar en forma preliminar, que el decisorio cuestionado cumple con el presupuesto de impugnabilidad objetiva prescripto por el art. 384 del CPCC.

Ello pues, en la resolución impugnada no sólo se determinó la competencia de los tribunales locales para conocer en la acción de daños y perjuicios derivados del incumplimiento de un contrato de transporte aéreo internacional -rechazándose la excepción de incompetencia articulada por la demandada- sino que también recayó pronunciamiento respecto del fondo de la cuestión debatida (cfr. esta Sala, Sent. n.º 161/17, entre otras).

IV. Sentado lo anterior y avocada esta Sala a la materia sometida a su conocimiento, se adelanta criterio en sentido favorable a la procedencia del recurso puesto que resulta competente para entender en la presente causa la justicia federal.

IV.1. Con el objeto de justificar la decisión anticipada, cabe recordar que la competencia federal es definida por prestigiosos autores como la aptitud o facultad reconocida a los órganos que integran el Poder Judicial de la Nación para administrar justicia en los casos, sobre las personas y en los lugares específicamente determinados por la Constitución Nacional. (Cfr. Palacio, Lino “Derecho Procesal Civil-Vol. II - Sujetos del Proceso”, Bs. As. Ed. Abeledo Perrot, 1969, p. 463; Haro, Ricardo, ob. Cit., p. 16; entre otros).

La conceptualización apuntada encuentra respaldo en normas constitucionales, en tanto -por un lado- los artículos 116 y 117 de la Carta Magna establecen los supuestos que caen en dicha esfera jurisdiccional, y -por el otro- el artículo 121 ib. consagra la reserva que formulan las provincias de conservar todos aquellos poderes que no han

sido confiados a la Nación.

De la conjugación de ambos preceptos deriva que, si bien la organización federal del Estado adoptada por la Constitución Nacional ha impuesto la coexistencia de dos ámbitos de ejercicio del poder jurisdiccional, uno Nacional que se ejerce en todo el territorio del país, y otro local que se ejerce en los límites de cada provincia, la competencia de la Justicia Federal se halla acotada a los casos especiales contemplados en la legislación y asume carácter excepcional.

Además, las normas que regulan la competencia federal son de orden público, y ninguna incidencia tiene la voluntad de las partes. En efecto, “*las normas que regulan la competencia de los tribunales federales son de orden público y salvo puntuales excepciones no pueden ser modificadas ni alteradas por acuerdo de partes (fallos: 14:280, 151:324, 324:798, 326:1481)*” (Haro Ricardo, La competencia Federal, Depalma, p. 79).

Teniendo en cuenta estos principios rectores en la materia, prestigiosa doctrina ha precisado que la justicia federal ejerce la función jurisdiccional en todos aquellos casos en que está en juego directo un *interés federal*, es decir toda vez que se trate de un conflicto que -excediendo el ámbito de los Tribunales de Provincia- comprometa el orden o gobierno nacional, o los intereses generales del Estado; a lo que añaden que dicho interés debe reunir las condiciones de real, objetivo, legítimo, concreto y con suficiente entidad (Confr. HARO, Ricardo, op. cit., p. 29; PALACIO, Lino, op. cit., p. 464; PALACIO DE CAEIRO, Silvia B. Competencia Federal. Civil-Penal-, Ed. La Ley, Bs. As., 1999, p. 44).

Ahora bien, con relación a la competencia federal *en razón de la materia* -que es la que se discute en el supuesto en examen-, se ha sostenido que la misma se circunscribe al conocimiento y aplicación de la legislación federal, que está integrada por la Constitución Nacional, los tratados internacionales y demás normas inferiores dictadas

por el Congreso de la Nación que regulan la actividad propia de la Nación, sus organismos centralizados y descentralizados, y que atienden en general a los intereses nacionales (conf. PALACIO DE CAEIRO, Silvia B., ob. cit., p. 51).

De allí que si la sustancia jurídica de la relación litigiosa es de naturaleza federal, necesariamente deberá estar reglada por el derecho federal.

IV.2. En función de lo precedentemente apuntado, resulta necesario analizar la naturaleza de la pretensión esgrimida en la demanda, conforme la regla procesal local sentada en el art. 5, CPCC (ídem art. 5 CPCCN) para la determinación del tribunal competente.

En ese camino, se observa que la acción de los actores se dirige en contra de LATAM AIRLINES GROUP S.A., y tiene por objeto el resarcimiento de los daños y perjuicios derivados de la cancelación unilateral de un vuelo internacional con destino final a la ciudad de Lima -Perú-, partiendo desde Córdoba y con escala en la ciudad de Santiago de Chile. Expresan que luego de haber despachado el equipaje, la demandada canceló el vuelo pactado sin brindarles información alguna acerca de los motivos de tal proceder, ni menos aún proponerles una solución, incumpliendo el deber de información y trato digno que debe dispensarse al consumidor. Fundan su reclamo en los arts. 42, CN, 1092 y ss. del CCCN y en las disposiciones del régimen protectorio de consumo (arts. 2, 4, 8 bis, 19 y cc., ley 24.240). Concretamente, los accionantes reclaman daño moral y daño punitivo.

De este modo, se aprecia que la pretensión se enmarca en el incumplimiento de un contrato de transporte aéreo internacional, que se encuentra sujeto a las disposiciones del Código Aeronáutico, tratados internacionales y normas operativas de la autoridad aeronáutica, materia cuyo conocimiento y decisión cae en la órbita de la competencia federal.

Se ha sostenido que *“el derecho aeronáutico constituye una disciplina de evidente*

amplitud sustantiva, comprensiva de variados aspectos (espacio aéreo, soberanía de dicho espacio, libertad de circulación aérea, aeronave, infraestructura y personal aeronáutico, responsabilidad aeronáutica, búsqueda, asistencia y salvamento, seguro aeronáutico, entre otros tópicos), cuya autonomía científica es innegable” (Videla Escalada, Federico N., Derecho Aeronáutico, Ed. Zavalía, Buenos Aires, 1976, citado por Palacio de Caeiro Silvia B., Tratado de Derecho Federal y Leyes Especiales, La Ley, 2013, p. 770).

Su inclusión dentro del derecho federal argentino se proyecta en base a las mismas normas constitucionales que determinan la naturaleza federal del derecho marítimo (arts. 27, 73 incs. 13, 18, art. 116 y conc. CN).

De allí que la sustancia o interés federal subyace en la génesis normativa que lo regula –navegación aérea–.

IV. 3. En ese marco, el Código Aeronáutico contiene una norma puntual en relación al tribunal competente, en tanto el art. 198 determina que *“Corresponde a la Corte Suprema de Justicia y a los tribunales inferiores de la Nación el conocimiento y decisión de las causas que versen sobre navegación aérea o comercio aéreo en general y de los delitos que puedan afectarlos”*.

Asimismo, la Ley 13.998, que establece la organización de la Justicia Nacional, precisa en el art. 42 que los Jueces Nacionales de Primera Instancia en lo Civil y Comercial de la Capital Federal *“Conocerán además de las causas que versen sobre hechos, actos y contratos: ...b) Regidos por el derecho de la navegación y el derecho aeronáutico”*.

De este modo, la literalidad de las normas citadas, que aluden a la aeronavegación en general, nos lleva a concluir que resulta aplicable la normativa especializada y autónoma en la materia que establece la intervención del fuero federal, mediando un criterio amplio de interpretación sobre su alcance.

Autorizada doctrina ha sostenido en relación al art. 198 Código Aeronáutico que “...aunque la redacción de esta norma, virtual reproducción del art. 183 del Código anterior (ley 14.307), no es la mejor, sus términos permiten afirmar que ellos consagran en forma amplia la jurisdicción federal *ratione materiae*. Para nosotros en forma genuina y clara (...) la circunstancia de que para resolver algunos problemas planteados en materia de responsabilidad deba recurrirse a normas de derecho común, no implica rechazar la aplicación del Derecho Aeronáutico, y menos negar el fuero federal. Efectivamente el art. 198 no está diciendo que la competencia federal se declara por cuestiones previstas por normas del Código Aeronáutico, sino simplemente se refiere a “causas que versen sobre navegación aérea”, que equivale a considerar la naturaleza de la actividad como decisiva en la atribución de competencia” (Romero Basaldúa, Luis C., Temas de Derecho de la Navegación Marítima y Aérea, Córdoba, 2001, Marcos Lerner Editorial, p. 95, citado por Ford Ferrer Guillermo C., Tratado de Derecho Federal y Leyes Especiales, La Ley, 2013, pág. 798/799).

Sobre la base de la amplitud de la fórmula empleada en el art. 198 del Código, algunos autores destacan la singular naturaleza de la materia aeronáutica y el particular tratamiento que por analogía con el derecho marítimo tiene en el orden constitucional (PALMIERI, Ivana A., Competencia y derecho aeronáutico— Transporte aéreo, La Ley 1993-B, 225), y otros que, en la misma línea, asumen como válido el criterio interpretativo amplio antes reseñado (FOLCHI, Mario: La competencia judicial en materia aeronáutica, LLBA 2005 (julio), 646) (Loutayf Ranea, Roberto G. - Solá, Ernesto, Competencia en materia aeronáutica, LA LEY 17/12/2015, 7 - LA LEY2016-A, 33).

V. La solución propuesta no implica desconocer la existencia de una posición contraria, que fuera asumida en las instancias ordinarias por los tribunales

intervinientes en la presente causa y avalada por el Ministerio Público Fiscal, con sustento en la adopción de una tesis restrictiva sobre la competencia federal en casos como el que nos ocupa.

Desde esta mirada, se postula que el fuero de excepción resultaría operativo sólo en las causas que atañan con exclusividad a la aplicación de la legislación aeronáutica, excluyéndose aquellos procesos que también se encuentran fundados en el derecho privado y en la ley de defensa del consumidor, cuya competencia adjudican a la justicia ordinaria.

Tampoco se ignora el temperamento asumido por esta Sala Civil y Comercial, con otra integración, en autos “GARCÍA GÓMEZ, EDUARDO C/ PARTIDO JUSTICIALISTA Y OTROS - ORDINARIO - CUMPLIMIENTO DE CONTRATO - RECURSO DE APELACIÓN N° 513284/36 - RECURSO DE CASACIÓN” (G 28-04) (Auto N.° 163 del 28/07/2005). En dicho precedente, fundado en el reclamo de una suma de dinero proveniente del servicio de arrendamiento de un helicóptero para el traslado de los candidatos de un partido político a cubrir vacantes en el cargo de gobernador y vicegobernador de la provincia de Córdoba, y lo debido como contraprestación por la publicidad estática inserta en dicha aeronave, se sostuvo que resultaba competente la justicia provincial, en atención a que el asunto sometido a conocimiento no comprometía ni afectaba los intereses supremos de la Nación.

VI. Sin embargo, el análisis de la cuestión propuesta a la luz de la actual jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia de la Nación, nos conduce a reafirmar la solución propuesta.

En efecto, el Címero Tribunal ha adoptado sobre el tópico en debate una interpretación literal de la normativa aplicable, ponderando la aplicación de un criterio amplio a la hora de considerar la operatividad del fuero de excepción en materia de transporte aeronáutico, sin erigirse en óbice la circunstancia de fundarse el reclamo,

concurrentemente, en la legislación común.

Examinados los antecedentes jurisprudenciales sobre el tópico desde el año 2006 a la fecha de la presente impugnación, se advierte un temperamento invariablemente sostenido a favor del fuero de excepción en supuestos en que se encuentra involucrada materia aeronáutica.

Los casos versan sobre asuntos variados, ya que involucran daños y perjuicios derivados del incumplimiento de un contrato internacional de transporte aéreo, reintegro de pasajes debido a cancelación anticipada de viaje y cobro de un cargo en virtud de la modificación de la fecha del pasaje, reclamo de una compañía aérea por sumas de dinero impagas en concepto de cargos de emisión y/o utilización de pasajes aéreos y de los servicios prestados en las rutas aéreas adquiridas, daños derivados de la compra de un pasaje aéreo que nunca fue recibido a pesar de haber sido pagado y trato discriminatorio con motivo de un vuelo aerocomercial(cfr. Triaca, Alberto Jorge c/ Southern Winds Líneas Aéreas S.A. s/ daños y perjuicios, 11 de julio de 2006; Civelli, Silvia c/ Iberia Línea Aérea de España s/ daños y perjuicios, 5 de mayo de 2009; Zulaica, Alberto Osear el Air Europa Líneas Aéreas S.A. y otro cumplimiento de contrato, 29 de diciembre de 2015; Mac Gaul, Marcia Ivonne c/ Lan Airlines S.A. s/ acciones Ley de Defensa del Consumidor, 11 de julio de 2019; Soiffer, Miguel y otro c/ American Express Argentina S.A. y otro s/ ordinario, 11 de junio de 2020; Araya, Gabriela Andrea c/ United Airlines Inc. s/ incumplimiento de contrato, 3 de diciembre de 2020; González, Aníbal Gabriel c/ Casopeia Viajes y Turismo y otro s/ Ley de Defensa del Consumidor, 22 de diciembre de 2020).

Haciendo suyos los argumentos del Procurador Fiscal, la Corte sostuvo en todos estos casos, que incumbe al fuero federal el juzgamiento de los asuntos relacionados principalmente con el servicio de transporte aéreo comercial.

En un supuesto análogo al ventilado en la especie, se reafirmó la intervención del

fueron de excepción en una acción en la que se persiguió la reparación de los daños y perjuicios y la aplicación de una multa civil, frente al incumplimiento del deber de información y obrar discriminatorio de la firma aquí demandada, con basamento en los artículos 198 del Código Aeronáutico; 8, 52, 52 bis, 53 y 63 de la ley 24.240; 4 bis, inc. e), de la ley 26.588, 51, 1097, 1098, 1716, 1738 y ccds. del Código Civil y Comercial, 1° de la ley 23.592 y 16 Y 42 de la Constitución Nacional, entre otras reglas, originado en una deficiente prestación del servicio de comidas a bordo mediando oportuna petición de un menú especial para celíacos (CSJN, “Mac Gaul, Marcia Ivonne c/ Lan Airlines S.A. s/ acciones Ley de Defensa del Consumidor”, 11/07/19, Fallos 322:3578).

La competencia federal fue recientemente ratificada en el marco de una acción de daños y perjuicios derivados del incumplimiento de un contrato de transporte aéreo en el que se reclamó el resarcimiento de daño directo, daño moral y punitivo (CSJN, “Goya, Rocío Ayelén y otro c/ Aerovías de México SAC de CV s/ daños y perjuicios”, 28 de febrero de 2023).

No resulta ocioso señalar que el temperamento del Alto Cuerpo Nacional se impone no sólo por razones de economía procesal, sino por la autoridad moral que invisten las decisiones emanadas de dicho órgano judicial como supremo intérprete de la Constitución y de las leyes nacionales que en su consecuencia se dicten.

De tal manera, se concluye que la competencia de excepción opera en todos aquellos supuestos en que se ventilen reclamos atinentes a la prestación del servicio de transporte aéreo comercial.

VII. La intervención del fuero de excepción surge asimismo de la aplicación de la normativa consumeril.

En efecto, el art. 63 LDC dispone “*Para el supuesto de contrato de transporte aéreo, se aplicarán las normas del Código Aeronáutico, los tratados internacionales y,*

supletoriamente, la presente ley”.

La doctrina ha interpretado el texto de la norma y delimitado el concepto de “ley supletoria”, definiéndola como aquella “...*que complementa o reemplaza. Aquel que rige sólo para el caso de que no exista disposición expresa en el sistema considerado principal. Así, el Derecho Civil se aplica supletoriamente en materia mercantil, para casos no regulados expresamente en el Código de Comercio*” (Picasso-Vázquez Ferreyra, Ley de Defensa del Consumidor. Comentada y Anotada, La Ley, Tomo I, 2009, p. 749).

El autor citado señala que “...*la Ley 24.240 se aplica en tanto y en cuanto la legislación específica en materia aeronáutica no contemple, o regule de manera incompleta, etc., el tema y que por cualquier razón se encuentren vulnerados los derechos constitucionales de los usuarios*” (Picasso-Vázquez Ferreyra, ob. cit, p. 749).

Pues bien, analizada la normativa específica se advierte que los daños y perjuicios derivados por la cancelación unilateral del contrato aéreo internacional encuentra regulación expresa en el art. 150 del Código Aeronáutico y en el art. 12 de la Resolución 1532/98. En efecto, regulan el supuesto en que el transportador cancele el vuelo, a la vez que determina los derechos del pasajero.

La primera de las normas prevé “*Si el viaje previsto hubiese sido interrumpido o no se hubiese realizado, el pasajero tiene derecho al reembolso de la parte proporcional del precio del pasaje por el trayecto no realizado y al pago de los gastos ordinarios de desplazamiento y estadía, desde el lugar de aterrizaje al lugar más próximo para poder continuar el viaje, en el primer caso, y a la devolución del precio del pasaje en el último....*”.

Asimismo, el art. 12 de la resolución citada determina que “*a) Si debido a circunstancias operativas, técnicas o de índole comercial, el transportador cancela o demora un vuelo o la entrega de equipaje por más de CUATRO (4) horas, o deniega el*

embarque porque no puede proporcionar espacio previamente confirmado (overbooking o sobreventa), o no puede hacer escala en el punto de parada-estancia o de destino del pasajero, o causa a un pasajero la pérdida de un vuelo de conexión para el que tenía una reserva confirmada, el pasajero, tendrá el derecho a:- su inclusión obligatoria en el vuelo inmediato posterior del mismo transportador para su destino, o- al endoso de su contrato de transporte, incluyendo conexiones con espacio confirmado, cuando sea aceptable para el pasajero, o- a ser reencaminado por otra ruta hacia el destino indicado en el contrato, por los servicios del transportador o en los servicios de otro transportador, o por otro medio de transporte, en estos últimos casos sujeto a disponibilidad de espacio... ”.

Y a continuación, el art. 13 de la resolución citada prevé en su inc. b) los reintegros por causas no imputables al pasajero.

De este modo, la aplicación del fuero especializado resulta insoslayable en el caso concreto.

La afirmación apuntada se ve reforzada con motivo del veto que por Decreto N° 565/2008 se dispuso frente a la pretendida derogación del art. 63 de la 24.240, mediante el argumento -según surge de los considerandos de su texto- de que las normas y reglas protectorias y correctoras de la ley 24.240, no constituyen normas de fondo sino que son “...*complementarias y no sustitutivas de la regulación general contenida en los códigos y la legislación vigente*”.

En definitiva, resulta competente para entender en la presente causa la justicia federal.

VIII. En función de las consideraciones formuladas, propongo hacer lugar al recurso de casación fundado en la causal que prevé el inc. 1° del art. 383, CPCC, y en su mérito, anular la resolución impugnada.

Así me pronuncio.

A LA PRIMERA CUESTIÓN PLANTEADA EL SEÑOR VOCAL, DOCTOR

DOMINGO JUAN SESÍN, DIJO:

Adhiero a los fundamentos brindados por la Señora Vocal María Marta Cáceres de Bollati. Por ello, compartiéndolos, voto en igual sentido a la primera cuestión planteada.

A LA PRIMERA CUESTIÓN PLANTEADA EL SEÑOR VOCAL, DOCTOR LUIS EUGENIO ANGULO MARTÍN, DIJO:

Comparto las consideraciones expuestas por la Señora Vocal del primer voto y me expido en idéntico sentido a la primera cuestión planteada. Así voto.

A LA SEGUNDA CUESTIÓN PLANTEADA LA SEÑORA VOCAL, DOCTORA MARÍA MARTA CÁCERES DE BOLLATI, DIJO:

En función de lo expuesto precedentemente, corresponde:

I. Hacer lugar al recurso de casación interpuesto por la demandada con fundamento en el motivo del inc. 1° del art. 383 del CPCC y, en consecuencia, anular el pronunciamiento impugnado.

II. En relación a las costas devengadas en la presente instancia extraordinaria, considero que deben ser soportadas por el orden causado, atento la existencia de criterios doctrinarios y jurisprudenciales disímiles en la materia (art. 130 *in fine*, CPCC).

No corresponde regular honorarios en esta oportunidad a los profesionales intervinientes (arg. art. 26, a contrario, Ley 9459).

III. Con el objetivo de evitar mayores dilaciones en la causa, se procede a fallar sin reenvío la cuestión litigiosa en uso de la prerrogativa que el ordenamiento procesal confiere a este Tribunal (arg. art. 390 CPCC).

IV. La demandada apelante cuestiona la competencia de la justicia ordinaria para resolver la presente causa, invocando que la normativa específica es clara en torno a la intervención del fuero de excepción. También impugna la procedencia de los rubros

indemnizatorios y la condena por daño punitivo.

V. En atención a las reflexiones efectuadas precedentemente, corresponde acoger el recurso de apelación deducido por LATAM AIRLINES GROUP, mediante su apoderado -Dr. Francisco José Gonzalez Leahy- y, en consecuencia, revocar la sentencia de primera instancia en todo cuanto decide, atento la incompetencia de la justicia ordinaria en razón de la materia, debiendo ordenarse el archivo de las presentes actuaciones (art. 188, inc. 1°, CPCC).

VI. Imponer las costas de la alzada y de primera instancia por el orden causado, sobre la base de las mismas razones brindadas al expedirnos sobre los gastos causídicos de la instancia extraordinaria (art. 130 *in fine*, CPCC).

A LA SEGUNDA CUESTIÓN PLANTEADA EL SEÑOR VOCAL, DOCTOR DOMINGO JUAN SESÍN, DIJO:

Adhiero a la solución propuesta por la Señora Vocal del primer voto. Voto en idéntico sentido.

A LA SEGUNDA CUESTIÓN PLANTEADA EL SEÑOR VOCAL, DOCTOR LUIS EUGENIO ANGULO MARTÍN, DIJO:

Coincido con el resolutivo que postula la Doctora María Marta Cáceres de Bollati, por lo que me pronuncio en el mismo sentido.

Por el resultado de los votos emitidos, oído el Sr. Fiscal General, previo acuerdo, el Tribunal Superior de Justicia, por intermedio de su Sala en lo Civil y Comercial,

RESUELVE:

I. Hacer lugar al recurso de casación interpuesto por la demandada por el motivo del inc. 1° del art. 383 del CPCC y, en consecuencia, anular el pronunciamiento impugnado.

II. Imponer las costas de esta sede extraordinaria por el orden causado.

III. Resolver sin reenvío la apelación pendiente con motivo de la anulación dispuesta.

Acoger el recurso de apelación deducido por LATAM AIRLINES GROUP, mediante su apoderado -Dr. Francisco José Gonzalez Leahy- y, en consecuencia, revocar la sentencia de primera instancia en todo cuanto decide, atento la incompetencia de la justicia ordinaria en razón de la materia, debiendo ordenarse el archivo de las presentes actuaciones (art. 188, inc. 1º, CPCC).

IV. Imponer las costas de la alzada y de primera instancia por el orden causado.
Protocolícese e incorpórese copia.

Texto Firmado digitalmente por:

CACERES Maria Marta

VOCAL TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA

Fecha: 2023.12.13

SESIN Domingo Juan

VOCAL TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA

Fecha: 2023.12.13

ANGULO MARTIN Luis Eugenio

VOCAL TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA

Fecha: 2023.12.13