

General Roca, 20 de febrero de 2.024

**AUTOS Y VISTOS:** Para resolver en estos autos caratulados:  
**"MAYORQUIN LORENA FABIANA C/ AIR EUROPA LINEAS AEREAS  
S.A. S/ DENUNCIA LEY 24240 (SUMARÍSIMO)" (RO-02364-C-2023);y,**

**CONSIDERANDO:**

I.- Con fecha 06 de noviembre de 2023 se presentó la demandada Air Europa Líneas Aéreas S.A, oponiendo excepción de incompetencia en razón de la materia y de territorio, solicitando se resuelvan como de previo y especial pronunciamiento, ordenándose la remisión de las actuaciones a Justicia Nacional de 1º Instancia en lo Civil y Comercial de Capital Federal.Subsidiariamente, contestó demanda.

En tal sentido, sostiene, en cuanto a la excepción de incompetencia por razón de la materia, que la Actora interpuso demanda como consecuencia de una cancelación de vuelos, en el marco de un contrato de transporte aéreo internacional de pasajeros. Postula, así, que la cuestión encuadra, en el art. 198 del Código Aeronáutico ( Ley 17.285), que dice : " ... corresponde a la Corte Suprema de Justicia y a los tribunales inferiores de la Nación el conocimiento y decisión de las causas que versan sobre navegación aérea o comercio aéreo en general y de los delitos que puedan afectarlos..."

Cita jurisprudencia, a fin de respaldar su postura, de la Corte Suprema de Justicia. Y, solicita se resuelva como de previo y especial pronunciamiento, acogiéndola favorablemente, ordenando la remisión a la Justicia Nacional de Primera Instancia en lo Civil, Comercial Federal de Capital Federal. Con costas.

Respecto de la excepción de incompetencia por razón del territorio, manifiesta, que lo atinente al transporte aéreo internacional de pasajeros se encuentra regido por el "Convenio para la unificación de Ciertas Reglas para el transporte Aéreo Internacional Montreal 1.999" ratificado por Argentina mediante Ley 26.451 que fija la pauta para la cuestión de la competencia territorial al que se encuentra adherido casi todo el comercio de navegación aérea del mundo.

Refiere, además, que a tenor del art. 1 Convenio de Varsovia de 1.929 ( Ley 14.111) con las modificaciones introducidas, son normas internacionales que rigen el transporte aéreo internacional y que ha dispuesto: 1) el presente convenio se aplicará a todo transporte internacional de personas, equipajes o mercadería efectuado por aeronave mediante remuneración.

Basándose en cita doctrinaria, sostiene que el Convenio de Montreal, en su art. 33 inc. 1, establece que: " ... una acción de indemnización de daños deberá iniciarse, a elección del demandante, en el territorio de uno de los Estados partes, sea ante el Tribunal del domicilio del transportista o de su oficina principal o del lugar en que tiene una oficina por cuya conducta se ha celebrado el contrato sea ante el Tribunal de lugar de destino..."

Con ello sostiene que el Juez interviniente en la causa resulta ser el del domicilio legal del transportador, que en el caso, se encuentra en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Continúa diciendo que el art. 33 inc. 1, es claro, su mandante no tiene una establecimiento en el ámbito de la localidad de General Roca, Provincia de Río Negro por cuyo conducto se hubiera contratado el servicio de transporte internacional, objeto de autos. Llevándola, a afirmar, que la acción debió interponerse ante el Tribunal del lugar donde se encuentra su sucursal, C.A.B.A siguiendo el trámite de mediación obligatoria Ley 26589.

En relación al derecho aplicable al caso, con sustento en jurisprudencia que transcribe, remite al Código Aeronáutico por razones de especificidad y a la Convención de Varsovia, concluyendo que resulta competente la Justicia Civil y Comercial Federal de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

También señala, que la Convención sobre el Derecho de los Tratados entre Estados y Organizaciones Internacionales o entre Organizaciones Internacionales adoptada en Viena, el día 21 de marzo de 1986, aprobada por ley 23.782, en el inc.1 del art. 27 establece que "Un Estado parte en un tratado no podrá invocar las disposiciones de su derecho interno como justificación del incumplimiento del tratado. (...)". De ahí, que sostiene que aplicar el Derecho interno por sobre el Convenio de Montreal de 1999 y la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, haría recaer en responsabilidad internacional a la República Argentina, por el incumplimiento de los Tratados internaciones suscriptos.

Agrega, que la obligatoriedad de los tratados está determinada en el texto mismo. Que la eficacia incondicionada del tratado es semejante a la de cualquier disposición constitucional.

Afirmando que, lo contrario o desconocer esa norma, equivale a subvertir el sistema de los arts. 31 y 100 de la Constitución Nacional, cuyo alcance es impedir que normas o disposiciones inferiores puedan obstaculizar la vigencia de las

normas superiores cuando están en juego derechos protegidos, como los suyos.

Y, que, además de las razones lógicas apuntadas, milita a favor de esta postura un elemental principio de responsabilidad del Estado, según el cual éste debe tomar todas las medidas conducentes a dar efectividad en el plano interno (su jurisdicción) a los compromisos contraídos con otros Estados de la comunidad internacional, como las ha tomado la Nación Argentina con la sola ratificación del Convenio de Montreal de 1.999.

Continúa diciendo, que además de la supremacía de la Constitución Nacional el art. 31 se refiere, en su orden de prelación, a la supremacía del orden jurídico federal integrado por la Constitución, las leyes dictadas en su consecuencia y los tratados internacionales.

En cuanto la materia aeronáutica, sostiene, que se compone de normas propias, integradas por Tratados de Derecho Público y Privado en el orden internacional que rigen la aeronavegación mundial, como el convenio citado, que fijan pautas para el Transporte Aéreo Internacional.

Añadiendo, que el principio básico del *pacta sunt servanda* obliga a nuestro país a cumplir con los tratados suscritos y en vigencia. Que lo contrario equivaldría a la denuncia de los mismos.

II.- En fecha 10 de noviembre de 2.023, se presentó la parte Actora, Lorena Fabiana Mayorquín, oponiendo, en los términos del art. 347 inc. 2 del C.P.C.y C. la excepción de falta de personería, por cuanto la demandada compareció a estas actuaciones mediante apoderada general judicial, Sra. María Laura Calleri, quien no reviste carácter de profesional matriculada por ante el Colegio de Abogados de la jurisdicción.

Configurando falta o defecto en la representación procesal invocada, pues conforme la disposiciones de la Ley 10.996 sólo pueden actuar en juicio por un derecho que no es propio los abogados y procuradores matriculados, o los escribanos que no ejerzan como tales (conf. art. 1), sólo con las excepciones -que no se verifican en el caso- previstas por su art. 15.

Destaca que la Ley Nacional 10.996 -de Ejercicio de la Procuración ante los Tribunales Nacionales- se encuentra vigente en la Provincia, atento que no se ha dictado una normativa que regule la delegación de la representación procesal (cf. Peruzzi-Gallego, Curso de Derecho Procesal Civil, pág. 45).

Añade que, el defecto, no puede ser suplido con el patrocinio letrado que

exhibe la presentante por abogados de la matrícula. Por cuanto, la matriculación en Río Negro y la respectiva colegiación constituyen condiciones necesarias para el ejercicio de la representación procesal de la instituyente en esta Provincia (conf. arts. 151 y 152 L.O.P.J. N° 5190, y disposiciones de la Ley 2897). Cita jurisprudencia.

Solicita, se estime la defensa opuesta, declarando el defecto de representación procesal e intime para que sea subsanado en plazo perentorio, bajo apercibimiento de ley. Con costas.

En cuanto a los planteos de incompetencia esgrimidos por la parte demanda, manifiesta, que la declinatoria *ratione material*, propuesta por la demandada resulta improcedente por cuanto no se encuentra en discusión aspecto alguno vinculado a la ejecución del contrato de transporte aéreo ya que el reclamo - fundado en el derecho común - persigue la devolución de la suma abonada por un vuelo no realizado.

Aspecto, que según sostiene, fue reconocido por la demandada en su contestación aunque sin efectivizar el pago, argumentando que no le suministró el Número de cuenta bancaria. Que en tal hipótesis no se puede sostener que se encuentra comprometida una cuestión que involucre la navegación aérea o el comercio aéreo.

Continúa diciendo, que conforme con ello, la causa de la pretensión no se ubica en supuesto alguno de los previstos por el Título VII- Capítulo I del Código Aeronáutico (art. 139 a 154) por lo que correlativamente se excluye al fuero de excepción prevista por el art. 169 Código Aeronáutico. Cita Jurisprudencia.

Afirma que la subsunción del supuesto en las normas del derecho común, determina la aplicación del estatuto consumeril, pues el vínculo habido entre la compañía aérea y el usuario resulta una relación de consumo en los términos de los arts. 1 a 3 de la Ley 24240. Previendo el art. 63 de la ley citada su aplicación al contrato de transporte aéreo en forma supletoria en aquellos supuestos en que no encuadra en disposición alguna del Código Aeronáutico.

Que de este modo la competencia territorial resulta determinada por el art. 36 Ley Defensa del Consumidor que establece como punto de conexión el domicilio del consumidor o usuario, determinando, así, en el caso de autos la competencia de los Tribunales ordinarios de General Roca.

III.- Con fecha 08 de febrero de 2024, emite su dictamen la Fiscal Jefa,

Maria Teresa Adela Giuffrida.

Indica, que siguiendo el criterio sentado por el STJ in re "BOTBOL", toda vez que la cuestión discutida no versa sobre navegación aérea o comercio aéreo, sino sobre un típico supuesto de incumplimiento contractual -compra de pasajes aéreos a Jetsmart- cuyos vuelos fueron cancelados en pandemia y que pese a los reiterados reclamos no le devolvieron el dinero- regulado por el derecho común y la Ley de Defensa del Consumidor- entiende que el suscripto resulta competente en razón de la materia. Sostiene, además, que no resultan de aplicación las normas del Código Aeronáutico en tanto no aparecen afectados potencialmente la navegación ni el comercio aéreo, ni el transporte aéreo interprovincial o internacional, ni la seguridad ni otro interés propio de la aeronavegación.

IV.- Estando en condiciones de resolver, comenzaré por señalar que el planteo de falta de personería, resultó subsanado en fecha 27 de noviembre de 2.023, con la presentación de Poder Judicial otorgado por la demandada AIR EUROPA LINEAS AEREAS S.A. a letrados del foro local debidamente matriculados a los fines del ejercicio profesional en la jurisdicción.

Respecto de los planteos de incompetencia, esgrimidos por la demanda, en primer lugar corresponde señalar que art. 486, inc. 1° CPCyC no recepta las excepciones de previo y especial pronunciamiento, en los proceso sumarísimos, circunstancia que implicaría su diferimiento para la oportunidad del dictado del fallo conclusivo.

Sin embargo, por tratarse la competencia por razón de la materia de una cuestión que involucra el orden público e improrrogable por las partes, debe admitirse su tratamiento en este estadio temprano del proceso, tal como surge del art. 352 del CPCC.-

Dado que en el caso se plantea una declinatoria por incompetencia por razón de la materia, al sostener la demandada que la temática es de derecho aeronáutico y de competencia federal.

Dicho esto, corresponde examinar la excepción de incompetencia interpuesta por la demandada, para ello se debe "atender de modo principal a la exposición de los hechos que el actor hace en la demanda y en la medida en que se adecue a ellos, al derecho que invoca como fundamento de la pretensión" (CORTE SUPREMA DE LA NACIÓN EN "CERDA DEDIC C/ YPF S.A. LA LEY 2000-D-642").

En el caso de autos, la parte Actora Sra. Lorena F. Mayorquín relata que en 06 de mayo de 2.020 compró a Air Europa Líneas Aéreas S.A. un pasaje aéreo con destino a España con fecha prevista de viaje para el día 24 de marzo de 2.020. Por el contexto de pandemia por Covid 19, el Gobierno Nacional en 19 de marzo de 2.020 por DNU 297/2020 ordenó el Aislamiento Social Preventivo y Obligatorio (ASPO). Ante ello y por no tratarse de un viaje considerado esencial, solicito la cancelación del pasaje y el reintegro de lo abonado. Recibiendo, en fecha 15 de julio de 2.022 -de la demandada- una "Nota de cierre de Reclamo" informándole reembolso por el mismo medio de pago usado para adquirir los pasajes.

Destacando que, a la fecha, no ha recibido el reintegro de los fondos, llevándola a interponer la demanda, atento los numerosos daños sufridos patrimoniales como extrapatrimoniales, mal trato, falta de información adecuada y veraz.

Fundamenta su pretensión en la ley de Defensa del Consumidor 24.240 ante la falta, según sostiene, de regulación por parte de la normativa específica de la actividad aeronáutica.

Conforme los términos de la demanda el objeto de la pretensión consiste en la obtención de un resarcimiento por daño material (precio pasaje); consecuencias no patrimoniales y daño punitivo por la falta del reintegro o reembolso del precio abonado por un pasaje del cual solicitó la cancelación por fuerza mayor. Atribuyendo la responsabilidad, por el presunto incumplimiento, a la parte demandada AIR EUROPA LINEAS AEREAS S.A.-

El reclamo la parte Actora lo ha sustentado en la normativa de la ley 24.240, la cual postula como aplicable, ya que según ha referido al responder el planteo defensivo de la demandada la causa de la pretensión no se ubica en supuesto alguno de los previstos por el TÍTULO VII, Capítulo I del Código Aeronáutico (arts. 139 a 154), excluyendo el fuero de excepción previsto por el art. 198 Cód. cit.

A tenor de la relación jurídica que vincula a las partes, emergentes de un contrato de transporte aéreo, a los efectos de dilucidar la cuestión traída, debemos remitirnos a los dispuesto por el art. 63 de la LDC que dispone: " ... Para el supuesto de contrato de transporte aéreo, se aplicarán las normas del Código Aeronáutico, los tratados internacionales y, supletoriamente, la presente ley..."

Por su parte el art. 198 del Código Aeronáutico dispone: "... 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..."

El supuesto que nos trae, reintegro de lo abonado, se encuentra regulado por el Código Aeronáutico, en TÍTULO VII: RESPONSABILIDAD. Capítulo I, que contempla diversos supuestos y también los casos en que el vuelo es interrumpido por el pasajero (art. 150 -2do. apartado).

A su turno el Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, en relación al Transporte Aéreo, mediante Resolución 1532/98, ha aprobado las Condiciones General del Contrato de Transporte Aéreo, internos e internacionales de pasajeros que exploten en el país las empresas de bandera nacional y extranjera.

Refiriéndose, dicha normativa en su art. 13 a los REINTEGRO (de pasajes), diciendo: " ... Cuando un pasajero solicite el reintegro del contrato, el mismo será efectuado por el transportador de acuerdo con estas condiciones y con sus regulaciones..." las que han sido fijadas, teniendo en cuenta si ha mediado cancelación del vuelo por el transportador (Aerolínea) o cuando el pasajero decide la cancelación del vuelo.

En este último caso dice: " ... CARGOS POR CANCELACIÓN DEL CONTRATO DE TRANSPORTE: Cuando el pasajero decide cancelar el contrato, el transportador reintegrará la tarifa pagada por el viaje no realizado sujeto a los siguientes cargos..."

La reseña realizada permite concluir que si la cancelación del vuelo - en el contexto de pandemia y por fuerza mayor- fue por decisión de la Actora, el supuesto encuentra contemplación en el Código Aeronáutico que prevé expresamente el supuesto de "interrupción de vuelo" por iniciativa del pasajero.

También está prevista por la Resolución 1.532/98 del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, el supuesto en el cual el pasajero decide cancelar el vuelo.

Siguiendo lo dispuesto por el art. 63 ley 24.240; art. 198 del Código Aeronáutico y art. 55 de la ley 13.998, que dispone : " ... Los actuales jueces federales ... conocerán además: ... b) De los hechos, actos y contratos concernientes a los medios de transporte terrestre... y a los regidos por el derecho

aeronáutico..." encuentro que el suscripto resulta incompetente para entender en las presentes actuaciones, en tanto la materia - vinculación de las partes mediante un contrato de transporte aéreo y pedido de reintegro por cancelación del vuelo - es de conocimiento de la Justicia Federal, ya que hace a circunstancias relacionadas con la ejecución del contrato y se encuentra expresamente previstas en las normas citadas.

El Superior Tribunal de Justicia, en relación a la normativa aplicable y consiguiente competencia del fuero federal ha dicho: " ... debe recordarse que, según lo tiene decidido desde antaño y a esta parte la Corte Suprema de Justicia de la Nación, la primera fuente de interpretación de las leyes es su letra y cuando ésta no exige un esfuerzo para determinar su sentido, debe ser aplicada directamente, con prescindencia de consideraciones que excedan las circunstancias del caso contempladas por la regla (cf. Fallos:320:61; 323:1625; 341:1268; 341: 1443; 344: 1695) . En tal orden de ideas y partiendo de las premisas que el reclamo resarcitorio por daños emergente, moral, punitivo e intereses tiene su origen y fundamento en el retraso y /o demora del primer tramo del vuelo internacional oportunamente contrato ... no cabe sino concluir que las normas mencionadas no aparecen, a priori, como ajenas a los reclamos que son objeto de proceso, ... por el contrario las contempla expresamente, de lo que se infiere, consecuentemente, su aplicación. Máxime atendiendo a que el art. 63 de la Ley de Defensa al Consumidor establece expresamente que " para el supuesto de contrato de transporte aéreo, se aplicarán las normas del Código Aeronáutico, los tratados internacionales y, supletoriamente, la presente ley. Entonces, es la propia Ley de Defensa del Consumidor 24.240 la que establece su aplicación supletoria y subsidiaria en materia de contrato de transporte aéreo, a la vez que remite a la aplicación directa del Código Aeronáutico y a los Tratados Internacionales, que entrañan claramente - además- una "ley especial" en la temática. Supletoriedad que implica que el régimen consumeril no está en un plano de igualdad respecto del Código Aeronáutico y a los Tratados Internacionales de la materia, sino que solo debe aplicarse a los problemas o casos surgidos del contrato aéreo en forma subsidiaria y sólo para aquellos supuestos no contemplados en el derecho aeronáutico..."

" ...En el precedente "Botbol" se resolvió acerca de una contratación que nunca se ejecutó sino que fue resuelta unilateralmente sin haber tenido siquiera

principio de ejecución... En el entendimiento que los hechos constitutivos de la pretensión - a diferencia del caso "Botbol"- se encuentran alcanzados por el Código Aeronáutico y Tratados Internacionales- específicamente la Convención de Montreal de 1999 (ratificada por Ley 26451)- se presenta correcta la decisión de Cámara, en cuanto se expidiera por la incompetencia de la Justicia ordinaria de los Tribunales Provinciales por razón de la materia, correspondiendo el conocimiento y decisión de las pretensiones aquí propuestas al fuero federal (cf. arts. 116 de la Constitución Nacional, 198 y ccdtes. del Código Aeronáutico, Convenio de Montreal 1999, art. 55 inc. b) ley 13.998) ( "Cutrin, Carolina y Otro c/Lan Airlines SA s/Sumarísimo s/Casación" (Expte. Nro. B-4 CI-502-C-2019-Sent.18/10/21).

En mérito a las razones dadas el suscripto se aparta de lo dictaminado por la Fiscal Jefe.

Sentado como ha quedado que el suscripto no resulta competente para intervenir en autos por razón de la materia, no cabe ingresar al análisis de la competencia territorial.

Respecto de las costas, encuentro que las mismas deben ser impuestas en el orden causado, atento el modo de resolver las excepciones traídas por la parte demanda y la actora.

Por lo expuesto,

**RESUELVO:**

I.- Declarar la incompetencia de esta Unidad Jurisdiccional Nro. CINCO con asiento de funciones en la ciudad de General Roca, por las razones expuestas en los considerandos.-

II.- Firme las presente disponer el archivo de las actuaciones conforme lo dispuesto por el art. 354 inc. 1 del CPCyC.

III.-Imponer las costas, en el orden causado, conforme lo dispuesto en los considerandos.

IV.- Hacer saber lo resuelto a la Jefatura de Fiscalía interviniente en autos.

Regístrese. Notifíquese cf. ac.36/22-STJ y firme, ARCHÍVESE.

JOSÉ M. ITURBURU

JUEZ