

San Carlos de Bariloche, 3 de septiembre de 2026

VISTOS: Estos autos caratulados: "**ROSBACO, IGNACIO MARTÍN C/ JETSMART AIRLINES S.A. S/ DAÑOS Y PERJUICIOS**", **BA-01613-C-2026**
CONSIDERANDO:

1º) Que en fecha 10/08/2026 el actor interpuso una acción de daños y perjuicios contra Jetsmart Airlines SA, fundada en el incumplimiento que le endilga en relación al contrato que habría vinculado a las partes.

Ello, a raíz de la sobreventa de pasajes (overbooking) en el tramo de ida de San Carlos de Bariloche a Buenos Aires y denegación de embarque en dicho vuelo, la cancelación por parte de la aerolínea del vuelo de vuelta, la falta de respuesta por parte de la aerolínea, imposibilidad de reprogramación, falta de reintegro de los valores abonados y demás circunstancias fácticas que relatan.

Atento que se ventila una cuestión relacionada con el transporte aéreo, se dio intervención al Sr. Agente Fiscal, quien se pronuncia por presentación E0002, dictaminando que es competente la justicia federal en razón de la materia, debiendo el tribunal provincial declarar su incompetencia.

Todo ello, en mérito a los argumentos a los cuales me remito en honor a la brevedad.

2º) Que la competencia es federal por razón de la materia cuando las pretensiones en litigio deben resolverse por aplicación directa e inmediata del plexo jurídico federal integrado por: a) la Constitución Nacional, b) las leyes federales, c) los tratados con potencias extranjeras; y d) en general, cualquier norma que haya dictado el gobierno federal en ejercicio de los poderes que las provincias le delegaron en la ley fundamental, con la única exclusión de la "legislación común" (conf. Haro, Ricardo, "La competencia federal", Depalma, 1989, pág. 105).

En pocas palabras, las Provincias delegaron al Estado Federal ("Nación") la competencia jurisdiccional sobre todas las cuestiones que deban resolverse principalmente por normas dictadas por el mismo Estado Federal, salvo que esas normas fuesen los códigos Civil, Comercial, Penal, de Minería y del Trabajo y Seguridad Social (art. 75 inc. 12 Constitución Nacional), respecto de los cuales se reservaron aquella competencia.

Luego, lo que determina si una pretensión debe o no debe ser resuelta por aplicación del plexo jurídico federal es el conjunto de hechos esgrimidos por el actor y no los fundamentos legales invocados por él (Fallos CSJN 103:331; 126:279; 128:124;

135:139; etc.).

"Para la determinación de la competencia corresponde 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 Justicia de la Nación, "Cerde, Dedic c. YPF SA" Cit. en Se. 40/2016 del STJRN en autos "Botbol").

3º) Que la incompetencia en razón de la materia puede declararse incluso de oficio, en cualquier estado de la causa y en cualquier instancia, porque es una cuestión de orden público.

Así lo interpreta la doctrina (sobre el carácter absoluto e improrrogable de la competencia en razón de la materia ver, por ejemplo: Fenochietto – Arazí, "Código...", Astrea, 1993, tomo 1, página 45, y sus citas; Morello -Sosa Berizonce, "Códigos...", Abeledo-Perrot, 1984, tomo II-A, páginas 62 y subsiguientes; Miguel S. Marienhoff, "Tratado de Derecho Administrativo", Abeledo-Perrot, 1970, tomo III-A, páginas 87 y subsiguientes), y así se ha pronunciado reiteradamente la jurisprudencia.

4º) Que el artículo 116 de la Constitución Nacional dispone que corresponde a la Corte Suprema de Justicia y a los tribunales inferiores de la Nación, el conocimiento y decisión de todas las causas que versen sobre puntos regidos por la Constitución, y por las leyes de la Nación, con la reserva hecha en el inc. 12 del artículo 75.

Por su parte, el artículo 42 de la Ley 13.998 establece que los tribunales nacionales federales "Conocerán además de las causas que versen sobre hechos, actos y contratos (...) Regidos por el derecho de la navegación y el derecho aeronáutico".

Asimismo, el artículo 198 de la Ley 17285 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".

Ahora bien, debe señalarse que dicha norma ha dado lugar a distintas interpretaciones. Así, por un lado, se ha sostenido una interpretación restrictiva, excluyendo la competencia federal a cuestiones que no se relacionen en forma directa con la normativa del Código Aeronáutico sino con cuestiones de derecho común.

Sin embargo, otra posición sustenta una interpretación extensiva, la que ha adoptado y mantenido la Corte Suprema de Justicia respecto de distintos reclamos, tales como: reintegro de pasajes a causa de intervención quirúrgica intempestiva ("Zulaica" 29/12/2015); reclamo de daños por no contemplar la condición de celiaca de la pasajera

(“Mac Gaul” del 11/07/2019); restitución de importes pagados por cancelación de pasajes aéreos (“Gonzalez”, 22/12/2020); cobro de cargos por cambio de fecha de pasaje (“Araya” del 03/12/2020); daños derivados de cancelación de pago de pasajes (“Soiffer” 11/06/2020); daños derivados de la cancelación de vuelo de vuelta al país (“Frohlich” 23/08/2022); daños reclamados por la compra de un pasaje aéreo no recibido, falta de devolución del importe erogado y bajo posterior de un voucher (“Mitchell” 08/11/2022); entre otros.

En éste último la Corte Suprema sostuvo: “...*La cuestión debatida se vincula con el comercio aeronáutico, desde que se controvierte la regularidad del proceder de la línea aérea tanto en lo relacionado con la adquisición originaria del boleto y la falta de devolución del dinero como en lo relacionado con la baja posterior del travel voucher 045292919641470 (...) Atañe al fuero federal el juzgamiento de los asuntos relacionados principalmente con el servicio de transporte aéreo comercial, entendido como la serie de actos destinados al traslado en aeronave de personas o de cosas, de un aeródromo a otro, y sujetas a los preceptos del Código Aeronáutico, su reglamentación y las disposiciones operativas de la autoridad aeronáutica (Cf. Se. Fallos: 329:2819, “Triaca”, y CSJ 55/2019/CS1, “Mac Gaul, Marcia c/ Lan Airlines SA s/ Acciones Ley de Defensa del Consumidor”, decisión del 11/07/2019, “Sandoval” CCF 11528/CA1-CS1 del 27/05/2022, entre varios otros)*”.

Teniendo en cuenta todo lo anterior y conforme surge del relato de los hechos expuestos, en este caso la competencia federal me resulta evidente por cuanto las leyes de aplicación han sido dictadas por autoridades federales y ninguna corresponde a la “legislación común” o “derecho común”; vale decir, ninguna puede subsumirse en la “reserva hecha en el inciso 12 del art. 75” (Códigos Civil, Comercial, Penal, de Minería y del Trabajo y Seguridad Social).

No obsta lo anterior la invocación de la Ley Nº 24240 (LDC) ya que conforme el veto del Poder Ejecutivo mediante decreto 565/08 al artículo 32 de la Ley 26361, mantuvo el principio de subsidiariedad previsto en la LDC, y en consecuencia, al mantenerse la vigencia de artículo 63 del texto originario, el contrato de transporte aéreo se rige por la norma específica.

Y a todo evento, la Ley de Defensa del Consumidor, de aplicación supletoria, también resulta ser de orden público, cuya interpretación y aplicación corresponde a todas las autoridades judiciales, sin distinción de fueros o instancias.

En este sentido, el Superior Tribunal de Justicia de Río Negro (STJRN) ha dicho: “...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 de 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 al 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 solo para aquellos supuestos no contemplados por el derecho aeronáutico. Obsérvese que el mencionado art. 63 LDC intentó ser derogado por el art. 32 de la Ley N° 26.361, hecho que no llegó a concretarse, pues fue observado (vetado) por el art. 1° del Decreto N° 565/2008 PEN, lo que pone en evidencia que la interpretación realizada en la anterior instancia y que ahora se propone confirmar, es la correcta. En consonancia con lo expuesto, Aída Kemelmajer de Carlucci, al validar la política asumida en el veto presidencial del Decreto mencionado, expresó que “El Código Aeronáutico Argentino tiene fuente directa en estos convenios internacionales por el carácter de uniformidad del derecho aeronáutico de lo cual deviene su autonomía científica. El Derecho Aeronáutico contempla precisamente un régimen específico con principios propios para dar solución a un hecho técnico novedoso, la actividad aérea. Si a estos caracteres le sumamos la internacionalización que ha sufrido la actividad aérea, la que ha llevado a la unificación del Derecho Aéreo, la creación de reglas internacionales comunes que, en muchos casos, van por encima de los mismos estados y tienden a la conformación de un Derecho Aéreo Internacional, debemos concluir que los fundamentos del veto presidencial son acertados. No puede prevalecer sobre un régimen jurídico especial, internacional, uniforme, autónomo e imperativo un régimen interno como lo es el surgido de la Ley de Defensa del Consumidor”. (cf. Kemelmajer de Carlucci Aída, Consumidores y Responsabilidad Civil en el Transporte Aero comercial, Subsidiariedad de la Ley de Defensa del Consumidor frente a las normas del Derecho Aeronáutico, C.E.D.A.E. on line)”. (Cf. “CUTRIN, CAROLINA Y OTRO C/LAN AIRLINES S.A. S/SUMARISIMO S/CASACION” (Expte. N° B-4CI-502-C2019, Se. Del 18/10/2021).

5°) Que resolver de este modo no implica apartarse de lo resuelto por el STJRN en los

autos: “Botbol, Ariel y Otros c/ Delta Airlines Inc. Argentina s/ daños y perjuicios (ordinario) s/ Casación” SE. Nro. 40 del 15/06/2016, pero el propio STJ en autos: “Iriarte” Se. Nro. 146 del 28/10/2021 se pronunció diciendo: “...*Teniendo especialmente en cuenta esta última jurisprudencia del máximo Tribunal del país; estando obligado el juez/a a analizar las cuestiones referidas a su competencia material, en tanto asunto jurisdiccional de orden público, sumado a que el derecho constitucional y convencional a recibir tutela efectiva impone la valoración de las circunstancias existentes al momento de pronunciarse el Juez/a...*”.

Que entonces, siguiendo este precepto, habiendo transcurrido más de diez años desde el dictado del fallo “Botbol, Ariel y Otros c/ Delta Airlines Inc. Argentina s/ Daños y Perjuicios (Ordinario) s/ Casación” Expte. Nro. 28024/15 STJ), Se. Nro. 40 del 15/06/2016 por el STJRN, y siendo que en fecha posterior al mismo la Corte Suprema de Justicia de la Nación en su actual integración, ha efectuado una interpretación extensiva pronunciándose por la prevalencia de la competencia federal cuando la materia a decidir se vincula en general con el servicio aéreo comercial y la regularidad del proceder de la línea aérea, me conduce a resolver de este modo.

Más aún cuando la Corte Suprema de Justicia ha efectuado y aplicado una interpretación extensiva de la norma en favor del fuero federal en relación a todo lo concerniente a la aeronavegación, tal como se expusiera precedentemente, y teniendo en cuenta el criterio que viene sosteniendo la Corte suprema en relación a la obligatoriedad de sus fallos (ver al respecto la postura sustentada por el Dr. Barotto -Vocal del STJ- y sus citas en relación a la obligatoriedad de los fallos de la Corte Suprema para las cortes provinciales y los juzgados inferiores en "La Corte suprema de Justicia de la Nación insta la doctrina legal obligatoria para toda la magistratura de grado jerárquico inferior", publicado en La Ley, 29/05/2020).-

6°) En síntesis, en virtud de todo lo anterior, toda vez que en estos obrados la pretensión del actor tiene como causa el incumplimiento de la demandada en la adecuada prestación del servicio de transporte aéreo, que para resolución del litigio deberán analizarse normas que regulan la actividad aeronáutica y disposiciones sobre los deberes y obligaciones de las compañías aéreas, en razón de la especialidad y de lo normado por los arts. 116 y 75 inc. 12 de la Constitución Nacional, art. 42 Ley 13998, arts. 141, 150 y 198 de Ley 17285, art. 63 Ley 24240, art. 5 del CPCC, entre otros, entiendo corresponde declarar la incompetencia de este tribunal en razón de la materia.

La propia Cámara Local ha resuelto que corresponde la intervención de la justicia federal en casos análogos ("COLITRIPAY, MICAELA LEANDRA Y OTROS C/ FB LINEAS AEREAS SA S/ DAÑOS Y PERJUICIOS", SD del 23/10/2024; "Gschwind C/ FB Líneas Aéreas", SD del 15/05/2025).-

7°) Que no se impondrán costas de la presente atento que la cuestión fue introducida de oficio por el tribunal (art. 68 y 69 CPCC).

En consecuencia, **RESUELVO: I)** Declarar la incompetencia de este tribunal en razón de la materia. Sin costas. **II)** Oportunamente, archívense (Art. 326 Inc. 1 del CPCC).- **III)** Notifíquese a tenor de lo dispuesto en el art. 120 del CPCC.

Mariano A. Castro

Juez