

Viedma, 19 de agosto de 2024.

EXPEDIENTE: CARBONE, LEANDRO Y OTROS C/ LATAM AIRLINES GROUP SA S/ SUMARÍSIMO - DAÑOS Y PERJUICIOS VI-01395-C-2023.

ANTECEDENTES:

1.- En fecha 1/09/2023 se presentan Damiana Presa y Leandro Carbone, por derecho propio y deducen formal demanda de daños y perjuicios contra la firma Latam Airlines Group SA en los términos de los artículos 486 y s.s. del CPCC y 53 de la Ley 24.240 de Defensa del Consumidor. Ello, con motivo del extravío de equipaje deportivo en un vuelo de la aerolíneas demandada que tuvo lugar en fecha 24 de agosto de 2022 y de las demás consecuencias derivadas los reiterados incumplimientos a la normativa consumeril en que incurriera la reseñada firma. Acompañan documental, fundan en derecho, ofrecen prueba y peticionan.

2.- En fecha 03/07/2024, se presenta la demandada Latam Airlines Group SA, por medio de apoderado y contra su progreso opone excepciones de incompetencia en razón del territorio y de la materia y de falta de legitimación pasiva. Subsidiariamente contesta demanda, solicita su rechazo, expone su versión de los hechos, funda en derecho, ofrece prueba, hace reserva del caso federal, se expide acerca del beneficio de gratuidad solicitado por la actora y concreta su petitorio.

En cuanto al aspecto territorial del planto de incompetencia, sostiene en lo sustancial, que no existe punto de conexión alguno con la ciudad de Viedma, Provincia de Río Negro. Refiere que en su consideración la acción debe tramitar ante la justicia civil y comercial federal de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Alega, que en atención a la naturaleza federal de la materia en debate, resulta aplicable el Código Procesal Civil y Comercial de la Nación, que en su art. 5 fija las reglas de competencia y establece que “cuando se ejerciten acciones personales, -es competente el juez- del lugar en que deba cumplirse la obligación expresa o implícitamente establecida conforme a los elementos aportados en el juicio y, en su defecto, a elección del actor, el del domicilio del demandado o el del lugar del contrato, siempre que el demandado se encuentre en él, aunque sea accidentalmente, en el momento e la notificación” .

En virtud de tales previsiones y del tipo de reclamo, afirma que la actora debió optar por los tribunales federales de Lomas de Zamora o por los tribunales federales de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, que no resulta una opción prevista normativamente esta Unidad ni la invocación de la Ley 24.240, ya que no existe norma en dicho

ordenamiento que autorice a prorrogar la competencia por fuera de lo que surge de las leyes procesales aplicables.

También da cuenta de la aplicación al caso de las normas del Convenio de Montreal de 1999, que a su vez fija normas de jurisdicción en su art. 33 inc. 1 y en ese sentido también concluye que la actora solo tenía dos posibles jurisdicciones para demandar: Buenos Aires o Fortaleza (Brasil).

Seguidamente se expresa con relación a la incompetencia en razón de la materia y en ese sentido alega que en tanto el reclamo tiene origen en un supuesto incumplimiento de un contrato de transporte aerocomercial, debe dirimirse ante la Justicia en lo Civil y Comercial Federal por aplicación del art. 42 de la ley N°13.998 y 198 de la Ley 17.285 (Código Aeronáutico).

Aduce que el fuero civil y comercial federal mantiene su competencia en materia aeronáutica, aún en el supuesto de invocarse una ley especial, como en este caso la de Defensa del Consumidor, que entiende no resulta de aplicación al caso por tratarse de un contrato de transporte aeronáutico, lo que se haya en consonancia con las estipulaciones del artículo 63 de la aludida normativa.

Postula también, que la actividad de vuelos comerciales en general y los vuelos regulares, en particular, se encuentran reguladas por el Código Aeronáutico y sus normas reglamentarias, por Convenios Internacionales en los que la Nación Argentina es parte.

Continúa diciendo, que toda causa que esté directa o indirectamente vinculada con la actividad aérea, pública, privada, general o comercial, está sometida a la competencia exclusiva de la justicia federal, que ello surge expresamente de normas federales indisponibles y que sustraer un caso de la jurisdicción legalmente aplicable implica una violación directa al artículo 18 de la Constitución Nacional.

Manifiesta que como en el caso la incompetencia por la materia es manifiesta debe ser declarada de oficio. Cita jurisprudencia que entiende aplicable y concreta su petitorio solicitando se decrete la incompetencia del suscripto por las razones invocadas.

Ahora bien, al expresarse acerca de las razones que habilitan la excepción de legitimación pasiva planteada, afirma que no operó ningún vuelo utilizado por los actores, en tanto su itinerario ha sido "Fortaleza – San Pablo, vuelo 3529" y "San Pablo – Buenos Aires, vuelo 8044." operados por Tam Linhas Aéreas SA.

Señala que si bien su firma y Tam Linhas Aéreas S.A forman parte del mismo grupo

empresario, son sociedades distintas, poseen autonomía propia y jurisdicciones internacionales distintas, la suya de origen chileno y la otra, brasilero.

Afirma que cada una conserva también independencia jurídica, capacidad técnica y económica autorizadas bajo el control y certificación de dos Estados Miembros de OACI distintos, Chile y Brasil.

Sostiene que las personas jurídicas deben exclusivamente su existencia a la ley del país de su nacimiento, y en este caso en particular, al país que otorgó sus correspondientes certificados de explotador aéreos, que además Latam carece de derechos de tráfico y no operó ninguno de los vuelos comprendidos en el itinerario de los actores, que no tiene vinculación con éstos, ni con los hechos debatidos en autos y por ello carece de legitimación para ser demandado en el presente juicio.

3.- En fecha 23/07/2024 la parte actora contesta el traslado que de las excepciones formuladas le fuera conferido y solicita su rechazo.

En primer lugar se expresa en favor del descarte de la incompetencia en razón del territorio y de la materia deducida para luego del mismo modo manifestarse acerca de la carencia de legitimación.

En cuanto a la competencia, mediante la cita de doctrina y jurisprudencia alusiva, da cuenta de las razones que motivan la necesaria aplicación de la normativa protectora del consumidor, sin perjuicio de la convivencia de sus normas con las del derecho aeronáutico a que alude la accionada.

Se expresa acerca de la doctrina sentada por nuestro Superior Tribunal en ese aspecto, y del razonamiento seguido en torno al punto para estimar competente a la justicia local ordinaria.

Añade que más allá de que el Código Aeronáutico (art. 140 y sigtes) y/o el Convenio de Montreal (art. 22) reglamenten sobre la responsabilidad objetiva ante la pérdida del equipaje, no contemplan alternativas frente a las modificaciones contractuales que puedan acordar las partes, como aconteció en el caso, donde la Empresa por tratarse de una figura de equipaje especial (deportivo) ofrece un servicio alternativo al contrato de custodia de equipaje, por el que se abonó.

Realiza manifestaciones en torno al punto, cuestiona el posicionamiento adoptado por su contraria al respecto, da cuenta de las normas que en ese sentido abarcan la controversia suscitada y que motivaran el reclamo enderezado ante esta unidad jurisdiccional tras hacer alusión a las aristas del caso e intereses involucrados.

En definitiva se manifiesta en favor de mantener la competencia del suscripto y aplicar

la ley de defensa del consumidor refiriendo que la relación contractual celebrada en tren de custodiar el equipaje especial escapa a las normas del Código Aeronáutico y al Convenio de Montreal, por lo que la justicia local ordinaria determina su competencia.

Luego se expide con relación a la falta de legitimación pasiva interpuesta por la demanda y también solicita su rechazo.

Fundamenta su posición en la circunstancia de ser la firma demandada quien figura en los encabezados de la documental que sustentan la acción. Asume improcedente se exija a su parte conocer quienes y como operan las rutas aéreas de cada país, las uniones comerciales entre ellas y lo estipulado en su caso acerca de su responsabilidad civil.

También descarta traer al proceso a TAM Linhas Aéreas SA.

Seguidamente hace referencia a los orígenes y a la fusión de la empresa accionada, afirma entre otras cuestiones alusivas, que del pasaje empleado no surge la circunstancia apuntada por la accionada acerca de que la empresa que los trasladara a Brasil era solo TAM y que LATAM es otra empresa,

En suma, solicita el rechazo del planteo de falta de legitimación realizado y concreta de ese modo su petitorio.

4.- En fecha 04/07/2024, en lo pertinente, se hace saber que las excepciones se resolverán en la sentencia definitiva.

5.- En fecha 26/07/2024, al resolver el recurso de reposición con apelación en subsidio deducido por la accionada, se revoca el quinto párrafo de la providencia atacada solo en lo que refiere al diferimiento de la excepción de incompetencia.

6.- En fecha 2/08/2024 el Sr. Agente Fiscal en turno se expide a favor de la competencia del suscripto para continuar interviniendo por las razones que explicita.

En líneas generales sostiene que las cuestiones debatidas en autos no versan sobre navegación aérea o comercio aéreo en general sino sobre un típico supuesto de incumplimiento contractual regulado por el derecho común y la Ley de Defensa del Consumidor.

ANÁLISIS Y SOLUCIÓN DE LOS PLANTEOS:

1.- Expuestas de ese modo las posturas asumidas por las partes, a los fines de resolver la cuestión suscitada en torno a la competencia del suscripto, debo indicar que esta constituye la medida de la jurisdicción asignada a un órgano del Poder Judicial consistente en la determinación genérica de los

asuntos en los cuales es llamado a conocer en razón de la materia, cantidad y lugar

(conf. arg. Couture, Vocabulario Jurídico).

Asimismo se ha sostenido que se trata de la aptitud que la ley otorga a los jueces para conocer de las distintas controversias que le son planteadas, en atención a la materia, grado, valor o respecto de un territorio determinado. (conf. Fenochietto, Cód Proc. Comentado 2ª ed., T. I pág. 35).

Cabe apuntar que las reglas generales de competencia se encuentran previstas en el art. 5 del CPCC, estableciéndose que esta se determinará por la naturaleza de las pretensiones deducidas en la demanda. Al respecto se ha entendido que: "La competencia se determina por la naturaleza de la demanda en sí y no por lo que se diga en materia de contradicción por la parte demandada, razón por la cual debe estarse únicamente a la pretensión esgrimida en la demanda y a las normas que con sujeción a los hechos que la sustentan y al derecho que en ellos deben ser encuadrados, rigen la cuestión, sin que sea necesario pronunciarse acerca de la verdad de las aseveraciones del demandante, ni sobre las defensas que, en contradicción a ellas, opone el demandado." (CS, noviembre 23-1995, Caraballo Alejandro Mario c/Ana y/o Aduana de la ciudad de Puerto Madryn; citado en REP Gral. ED-30, T 169-246, pág. 193).

De esta manera, anticipo que he de posicionarme en favor de la pertinencia de la asignación de la competencia ordinaria local en el caso, teniendo presente que de la lectura de las constancias de autos surge que estamos en presencia de un reclamo que se encuentra regulado en el marco del régimen tuitivo consumeril.

También, pondero quede acuerdo a los datos aportados, es en esta ciudad donde se encuentran domiciliados realmente los actores. Tal extremo resta entidad al planteo formulado en torno al punto por la accionada. En ese aspecto tampoco puede obviarse la regla interpretativa del último párrafo del artículo 36 de la ley 24.240 de Defensa del Consumidor, en virtud de la cual, la competencia judicial se determinará por el domicilio real del consumidor y serán nulos los pactos de prórroga de jurisdicción.

Cabe precisar que trata de una demanda por daños y perjuicios direccionada contra una firma aeronáutica, en la que como bien se detalla en el objeto de la misma, se reclama el resarcimiento de los daños causados a raíz de un incumplimiento contractual endilgado por la pérdida de indumentaria, trato indigno y por falta al deber de información.

El hecho que se encuentre demandada una compañía aérea de transporte de pasajeros, no nos indica que debemos aplicar automáticamente el Código Aeronáutico para analizar y resolver estas actuaciones.

En ese sentido, la accionada encuadra en el rol de proveedora de una relación de

consumo y que los pasajeros que contratan los servicios de una aerolínea no son otra cosa que consumidores en dichos términos legales. En consecuencia se puede afirmar perfectamente que son parte en una relación de consumo al adquirir los servicios de una empresa -en el caso, dedicada al transporte aéreo, en forma onerosa y como destinatarios finales

Con respecto a la temática en estudio, se ha sostenido que las reglas atribuidas de la competencia en razón de la materia tienen por fin asegurar la mejor eficacia y funcionamiento del servicio de justicia con fundamento en el interés general, y son de orden público (conf. arg. CNCiv. en R.485.767, Degreef, Luciano Adrián c/C&A Argentina SCS s/Acción Declarativa del 12/11/07). debiendo precisarse que la competencia federal es de excepción (causas L. 56.609, «Monje», sent. de 27-XII-1994; L. 56.942, «Podestá», sent. de 24- IV-1995 y L. 61.368, «Escalante», sent.de 27-II-1996).

Así, he de reseñar que de acuerdo a la valoración de las constancias de autos efectuadas en esta etapa inicial del trámite, en especial de los hechos expuestos en la demanda y de su objeto, no observo que estemos en presencia de una pretensión que deba canalizarse ante el fuero federal de excepción.

A los efectos de delimitar el ámbito de aplicación de la ley N° 24.240 en casos de transporte aéreo, se ha dicho que "es preciso identificar aquellas cuestiones que no son tratadas por el Código Aeronáutico y los Tratados Internacionales, toda vez que en cuanto las mismas involucren también una relación de consumo, quedan amparadas bajo la órbita de la Ley de Defensa del Consumidor. ... En virtud de la supletoriedad que rige la materia, el ámbito de aplicación de la ley 24.240 parece quedar limitado en la actualidad básicamente a las siguientes cuestiones en particular: a) El incumplimiento por parte de las empresas aéreas de informar debidamente al usuario (arts. 4° y 36 ley 24.240)... (conf. arg. Karina M. Barreiro. La Ley de Defensa del Consumidor y el Transporte Aéreo de Pasajeros. Publicado en La Ley 28.10.2014. DCCyE 2014 (diciembre). En efecto, hay situaciones fácticas que exceden lo regulado por el Código Aeronáutico, por lo cual entran dentro de la órbita de la Ley de Defensa del Consumidor, de manera directa ante el vacío regulatorio o siendo su aplicación supletoria dependiendo del reclamo a resolver. (conf. arg. Cámara de Apelaciones en lo Civil, Comercial y de Minería de la Segunda Circunscripción Judicial de la Provincia de Río Negro, en los autos caratulados: "F.E.L. y Otra C/Aerolíneas Argentinas S.A S/Sumarísimo" (Expte.n° B-2RO-248-C3-17).

Se ha señalado también, que el sistema de protección de los consumidores debe aplicarse no sólo cuando las leyes especiales nada dicen frente alguna hipótesis determinada, sino también cuando la ley N° 24.240 contemple alguna obligación determinada para los proveedores que resulte complementaria o integradora de otras surgidas de las normas específicas (conf. arg. Mosset Iturraspe, Jorge Wajtraub, Javier, "Ley de Defensa del Consumidor", Rubinzal Culzoni, 2008, pág. 312).

En ese sentido, el artículo 42 de la C.N. prevé que "Los consumidores y usuarios de bienes y servicios tienen derecho, en la relación de consumo, a la protección de su salud, seguridad e intereses económicos; a una información adecuada y veraz; a la libertad de elección y a condiciones de trato equitativo y digno", de manera que la normativa consumeril será también aplicable cuando las soluciones legales del ordenamiento específico protejan deficientemente sus derechos, por evidentes razones de supremacía normativa

Ahora bien, debe tenerse presente que los artículos 1, 2 y 3 del Código Civil y Comercial, han impuesto a los/las Jueces la interpretación sistémica del ordenamiento jurídico, así como su interpretación conforme la Constitución Nacional y los Tratados internacionales de Derechos Humanos del cual formamos parte. En la actualidad, estas nociones toman especial relevancia pues las normas de defensa del consumidor presentes en el C.C y C. se aplican directamente y no de modo supletorio al contrato de transporte aéreo ya que no existe norma alguna en el ordenamiento jurídico que excluya o limite su aplicación (conf. arg. Chamatropulos, Demetrio, "Instituto del Consumidor Comentado" La Ley, 2016, pág. 479).

También tengo presente lo resuelto en el fallo "Botbol" del STJRN, en cuanto se sostuvo : "Así las cosas, consideramos que el sub lite trata, exclusivamente, de una pretensión resarcitoria y que, como tal, deberá ser analizada a la luz de normas del derecho común, sin que exista atisbo de

necesidad de recurrir a disposiciones particulares del Código Aeronáutico a los fines de decidir oportunamente, acerca del objeto de litis..."

Así, tanto desde la óptica que defiende la aplicación supletoria de la ley 24240, como la que propugna que se trata de una aplicación directa del CCyC por el mandato constitucional, observo de las constancias de los presentes obrados y a la luz de la jurisprudencia imperante y local, que no se vislumbra sean de aplicación los arts. 197 y 198 del Código Aeronáutico, teniendo en cuenta que 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; ni mucho menos normas federales del Derecho Aeronáutico.

Que entonces, teniendo en cuenta los términos de la demanda y su contestación, entiendo procedente la aplicación de la ley de defensa del consumidor al caso en lo pertinente y la competencia de la justicia ordinaria local para resolver el litigio en cuestión.

En virtud de ello corresponde rechazar la excepción de incompetencia que por el territorio y por la materia opusiera la accionada y mantener la competencia para continuar interviniendo en autos.

Ahora bien, en cuanto a la excepción de falta de legitimación pasiva, ha de estarse al diferimiento proveído en fecha 4/07/2024, ratificado en ese aspecto en fecha 26/07/2024.

RESOLUCIÓN:

I.- Rechazar el planteo de incompetencia formulado por la demandada y, en consecuencia, mantener la competencia para continuar interviniendo en autos.

II.- Imponer las costas a la parte demandada por aplicación del principio general de la derrota (art. 68 CPCC) y diferir la regulación de honorarios profesionales para cuando haya pautas.

IV.- Notificar conforme al art. 9 inc. A del Anexo 1 de la Acordada 36/2022.

Leandro Javier Oyola

Juez