

Viedma, 12 de agosto de 2026.-

VISTO: El expediente caratulado “RODRIGUEZ SYLHA VANESSA Y RODRIGUEZ SADIE MARIBEL C/ AEROLINEAS ARGENTINAS S.A. S/ MENOR CUANTIA”, Expte. VI-00008- JP-2025, que se encuentra en condiciones de dictar sentencia definitiva; y

ANTECEDENTES:

1).- Demanda. En fecha 4 de febrero de 2025 se presentaron SYLHA VANESSA RODRÍGUEZ, DNI 24.437.490, y SADIE MARIBEL RODRÍGUEZ, DNI 31.063.553, con el patrocinio letrado de la Dra. Tatiana Ximena Saber, e interpusieron demanda de daños contra AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A., CUIT 30-64140555-4, en el marco de la Ley 24.240. Reclamaron la suma total presupuestada de PESOS UN MILLÓN SETECIENTOS VEINTINUEVE MIL CUATROCIENTOS SETENTA Y SEIS CON 38/100 (\$1.729.476,38), o lo que en más o en menos resultara de la prueba: \$429.476,38 por daño patrimonial e intereses calculados por las accionantes, \$500.000 por consecuencias no patrimoniales y \$800.000 por daño punitivo, con costas e intereses. Relataron que el 8 de mayo de 2023 adquirieron en el sitio web de la demandada dos pasajes de ida y vuelta, reserva ZHZFGK, tickets 0442153537876 y 0442153537877, para volar de Bahía Blanca a Aeroparque (CABA), el día 17 de agosto de 2023 y regresar el 19 de agosto de 2023. Pagaron \$35.853,07 por cada ticket, esto es, \$71.706,14 en total. La finalidad del viaje era concurrir a un espectáculo en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y utilizar un paquete turístico contratado para los días 17 a 19 de agosto.

Expusieron que, hallándose en el aeropuerto de Bahía Blanca el 17 de agosto, el vuelo AR1629 fue cancelado; que no obtuvieron una alternativa útil ni asistencia; y que recibieron una reprogramación para el 19 de agosto a las 17:40, es decir, después del horario del vuelo de regreso desde Aeroparque. Para llegar a destino contrataron dos pasajes de ómnibus Plusmar, con salida el 17 de agosto a las 21:30 y arribo a Retiro el 18 de agosto a las 7:00, por \$23.170 cada uno. Afirmaron haber perdido una noche de alojamiento. Indicaron que formularon los reclamos RN-20276397-0 y RN-20276396-0 y que Aerolíneas respondió el 21 de septiembre de 2023 atribuyendo la incidencia a condiciones meteorológicas adversas y negando compensaciones. Luego acudieron a Defensa del Consumidor. Reconocieron que en esa sede la empresa ofreció devolver el valor histórico del tramo cancelado o permitir una reprogramación sujeta al pago de

\$3.000 más diferencia tarifaria y con vencimiento al 8 de mayo de 2024, propuesta que consideraron insuficiente. Fundaron la responsabilidad en el Código Aeronáutico, la Resolución 1532/98, la Ley 24.240, la Constitución Nacional y el Código Civil y Comercial. Ofrecieron prueba.

2).-Mediante providencia del 7 de febrero de 2025 ésta Judicatura imprimió a la acción el procedimiento de menor cuantía previsto en los arts. 696 y siguientes de la Ley 5777; se fijó audiencia; se intimó a la demandada a acompañar los tickets; se ordenó la prueba informativa inicial; se hizo saber expresamente que regía el sistema de carga probatoria dinámica de los arts. 53 de la Ley 24.240 y 1735 del Código Civil y Comercial; y se dio intervención al Ministerio Público Fiscal conforme el art. 52 de la Ley 24.240. El Fiscal Jefe Dr. Hernán Trejo tomó intervención, no formuló objeciones al trámite y sostuvo la competencia de este Juzgado.

3).- En fecha 8 de mayo de 2025 se celebró la audiencia prevista por el art. 700 de CPCCRN (Ley 5777). Compareció Sylha Vanessa Rodríguez con su letrada y, por la demandada, una gestora procesal; la restante actora ratificó luego lo actuado. Las partes mantuvieron sus posiciones, no arribaron a acuerdo y solicitaron una suspensión de cinco días para continuar tratativas en pos de un acuerdo, que finalmente no prosperaron.

4).- Contestación y defensas. Aerolíneas Argentinas S.A., por medio de sus apoderados Dres. Carlos Alberto Aiassa y Valeria Virginia Silva, contestó demanda y solicitó su rechazo con costas. Opuso excepción de incompetencia material en favor de la Justicia Federal con fundamento en los arts. 116 de la Constitución Nacional, 198 del Código Aeronáutico y 13 del Decreto 809/2024. Requirió, subsidiariamente, la ordinarización del proceso y se opuso al beneficio de gratuidad. Negó los hechos y daños. Sostuvo que el vuelo AR1629 fue cancelado por una tormenta que afectó Aeroparque y Ezeiza, configurativa de fuerza mayor; que comunicó la cancelación y reubicó a las pasajeras de acuerdo con la disponibilidad; que los tickets tenían restricciones tarifarias; que las accionantes dejaron vencer voluntariamente los pasajes luego de la propuesta efectuada en sede administrativa; y que no correspondían gastos incidentales ante una contingencia meteorológica. Invocó el Decreto 809/2024, la Resolución 1532/98 y notas periodísticas. Negó la aplicación de la Ley 24.240 o la sostuvo meramente supletoria. Cuestionó el daño patrimonial, moral y punitivo; invocó el art. 29 del Convenio de Montreal para excluir sanciones no compensatorias; formuló planteos sobre limitación de responsabilidad, sobre el art. 730 del Código Civil y Comercial y reserva del caso

federal. Ofreció documental, informativa, testimonial, informática y contable.

5).- Respuesta de la parte actora. Las accionantes contestaron los planteos. Sostuvieron la competencia provincial y el procedimiento consumeril; señalaron que el vuelo era de cabotaje y que el Convenio de Montreal no resultaba aplicable; negaron que se hubiera probado una fuerza mayor concreta; impugnaron la utilidad de una reprogramación posterior al regreso y ratificaron los daños reclamados.

6).- Prueba producida. Se incorporaron, entre otras constancias: los tickets y recibos electrónicos; correos de cancelación y reprogramación; pasajes terrestres; vouchers y factura del paquete turístico; respuestas de Showtrip y Kosten Viajes; expediente administrativo EX-2023-00612149- GDERNE-MEVDC#ART; informes de la Administración Nacional de Aviación Civil, del Servicio Meteorológico Nacional y de la Empresa Argentina de Navegación Aérea; pericia informática del Lic. Jonathan Eraldo Antolini; y pericia contable del Cdor. Claudio Rubén Pietrosanto, producida por exhorto Ley 22.172 ante el Juzgado Civil y Comercial Federal N° 2 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Expte. CCF 15.599/2025. También se celebraron audiencias de prueba. Los testigos ofrecidos por las actoras declararon con los alcances que luego se precisarán. La testigo Gabriela Cousido, ofrecida por la demandada, no fue debidamente notificada y se tuvo por desistida esa prueba; Gabriela Vega Caraballo, aun notificada, no compareció a la audiencia fijada y también se tuvo por desistida su declaración.

7).- Incidente de negligencia. El 15 de diciembre de 2025 la parte actora pidió que se declarase negligente la pericia contable. El planteo fue rechazado el 23 de febrero de 2026 por encontrarse la medida en vías de producción y haberse informado su radicación. Las costas fueron impuestas por su orden y se difirió la regulación de honorarios para la sentencia definitiva.

8).- Agregada y sustanciada la prueba, el 19 de junio de 2026 se llamó autos para sentencia. El llamamiento quedó firme el 1 de julio de 2026.

CONSIDERANDO:

I.1.- Competencia. Que este Juzgado de Paz es competente por la materia, el monto y el domicilio de las consumidoras. El art. 696 de la Ley 5777 incluye expresamente entre los procesos de menor cuantía a las acciones individuales sobre derechos de usuarios y consumidores y atribuye su conocimiento a la Justicia de Paz, en consonancia con el art. 214 de la Constitución Provincial y la Ley Orgánica 5731.

Que la controversia no procura revisar una decisión técnico-aeronáutica ni compromete

la navegación, la seguridad operacional, la soberanía o intereses federales directos: en el caso, se reclama la reparación individual derivada del incumplimiento de un contrato de consumo de transporte interno.

Que el art. 198 del Código Aeronáutico no puede interpretarse de manera aislada ni con una extensión que suprima la competencia local en toda controversia vinculada, aun indirectamente, con un billete aéreo. En este sentido la Cámara de Apelaciones en lo Civil, Comercial, Familia, Minería y Contencioso Administrativa de Viedma, en “*Santos Juan Ignacio c/ Aerolíneas Argentinas S.A. s/ daños y perjuicios (sumarísimo)*”, Sentencia Definitiva 6 del 6/2/2026, Expte. VI-04910-C-0000, confirmó -en un caso local de cancelación y daños contra la misma transportista- la competencia ordinaria y la aplicación integrada del Código Aeronáutico y del régimen de consumo.

Que la cita del art. 13 del Decreto 809/2024 entiendo que no modifica esa solución, puesto que aún cuando esa disposición se encontrara vigente al tiempo de iniciarse la demanda, no amplía por vía reglamentaria la jurisdicción federal fijada por la Constitución ni desplaza el examen restrictivo exigido por la naturaleza excepcional del fuero. Además, cabe precisar que la Cámara local resolvió en el citado fallo, con conocimiento del régimen normativo actual. Corresponde, por ello, rechazar la excepción de incompetencia, con costas a la demandada.

I.2.- Que en lo referido al procedimiento y gratuidad, deben rechazarse la ordinarización y la oposición a la gratuidad efectuada por la demandada. En efecto, los arts. 696, 697 y 700 a 703 de CPCCRN, fijan para esta pretensión un procedimiento sumarísimo, informal y gratuito, preservando bilateralidad, igualdad y colaboración. En igual sentido, el art. 53 de la Ley 24.240 establece el beneficio de justicia gratuita para las acciones individuales de consumo. La complejidad probatoria fue atendida mediante informativas, pericias y audiencias, sin que la demandada haya identificado una defensa concreta frustrada por la vía elegida.

I.3.- Que en lo que refiere al régimen normativo invocado por la demandada, el hecho generador ocurrió el día 17 de agosto de 2023.

En razón a ello, las consecuencias ya consumadas del contrato se rigen por el Código Aeronáutico, la Resolución MEyOSP 1532/98 -entonces vigente-, la Ley 24.240 y el Código Civil y Comercial. Que el Decreto 809/2024, publicado el 10 de septiembre de 2024 y vigente con posterioridad, no puede aplicarse retroactivamente para reducir derechos nacidos de un incumplimiento anterior (art. 7 CCyC). Su invocación sustantiva por la demandada se desestima. En cualquier caso, aun ese reglamento conserva el

deber de brindar información adecuada frente a circunstancias meteorológicas, de modo que no conduciría a justificar las omisiones aquí examinadas.

II.- Respecto de la relación de consumo y sistema normativo aplicable, cabe indicar que la adquisición onerosa de los tickets en el sitio web de Aerolíneas, la emisión de los billetes, su registración contable y la realización del tramo de regreso acreditan un contrato de transporte.

Que ante ello, las actoras resultan consumidoras finales y Aerolíneas Argentinas S.A. Resulta en proveedora profesional (arts. 1, 2 y 3 Ley 24.240; arts. 1092 y 1093 CCyC). Ante ello, la negativa defensiva sobre la existencia de contratación queda desmentida por sus propios registros y por las pericias informática y contable sustanciadas.

Que por ello, el caso debe resolverse mediante aplicación normativa armónica. El art. 63 de la Ley 24.240 dispone que al transporte aéreo se aplican el Código Aeronáutico, los tratados y, supletoriamente, la ley de consumo. Pero he de indicar que la supletoriedad no equivale a exclusión: las reglas consumeriles integran los aspectos no regulados de modo incompatible por el régimen aeronáutico. Así lo estableció la Cámara de Viedma en el precitado caso “Santos” (Se. 6/2026), al confirmar que el Código Aeronáutico y los arts. 4, 8 bis y 53 de la Ley 24.240 pueden operar coordinadamente. Son relevantes: los arts. 42 de la Constitución Nacional y 30 de la Constitución Provincial; los arts. 4, 8 bis, 10 bis, 19, 40 bis, 52 bis y 53 de la Ley 24.240; los arts. 9, 961, 1094, 1095, 1097, 1100, 1716, 1724, 1725, 1726, 1730, 1735, 1737, 1738, 1740, 1741 y 1744 del CCyC; los arts. 141, 142 y 150 del Código Aeronáutico; y el art. 12 de la Resolución 1532/98.

Puntualmente y en lo que refiere al Código Aeronáutico, el art. 141 responsabiliza al transportador por daños resultantes del retraso y el art. 142 le permite eximirse únicamente si prueba que él y sus dependientes adoptaron todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les resultó imposible hacerlo. El art. 150 reconoce, ante un viaje interrumpido o no realizado, el reembolso proporcional del trayecto no cumplido y los gastos ordinarios pertinentes. A su vez, la Resolución 1532/98 obligaba, ante cancelación, a ofrecer alternativas útiles -inclusión en el vuelo inmediato posterior, endoso, reencaminamiento por otra ruta, transportador o medio, o devolución-.

Ante ello, la excepción meteorológica respecto de ciertos servicios incidentales no eliminaba el deber de información ni la obligación de gestionar alternativas de continuidad.

III.- En lo que refiere a las cuestiones controvertidas, carga y valoración de la prueba,

cabe precisar que no se discute razonablemente que el vuelo de ida no fue prestado, que las pasajeras arribaron a Buenos Aires por tierra y que utilizaron el tramo aéreo de regreso.

Que ante ello debe decidirse: a) si la cancelación respondió a una fuerza mayor específica y debidamente probada; b) si la transportista cumplió los deberes de información, reubicación y trato digno; c) qué daños guardan nexo causal y cuál es su cuantía; y d) si la conducta alcanza la gravedad necesaria para una multa civil.

Que la prueba sustanciada en autos habrá de ser valorada en conjunto conforme la sana crítica (arts. 356 y 424 Ley 5777), sin exigir una pieza aislada que reproduzca todo el hecho.

Que asimismo, la carga dinámica fue anunciada expresamente en la providencia inicial y que ello se corresponde con lo expresamente dispuesto por el art. 53, tercer párrafo, de la Ley 24.240, el art. 1735 CCyC y el art. 348 de la Ley 5777: la empresa debía entonces aportar los registros operativos, decisiones de cancelación, PNR, constancias de atención, disponibilidad y alternativas que estaban bajo su órbita técnica y organizacional.

Que sin perjuicio de lo antedicho, tal regla no libera a las actoras de acreditar el hecho y los daños; exige, sí, valorar la falta de aportación de quien se hallaba en mejor posición. La Cámara local, en el fallo “Santos” precitado, considero que la transportista no puede fundar una fuerza mayor en informes propios o referencias genéricas y luego beneficiarse de la ausencia de los registros que estaba en condiciones de conservar y producir.

Que en el caso, las declaraciones testimoniales de Adriana Jorge, Fernando Pascual y Armando Sebastián Tromer se ponderan con prudencia por sus relaciones de amistad o convivencia (art. 403 Ley 5777). Por ello, cabe precisar que resultan útiles como corroboración periférica del trastorno y del viaje, pero no resultan en el sostén exclusivo de la decisión.

Que tampoco se tendrá por automáticamente cierta la frase atribuida al personal aeroportuario -“arréglese por su cuenta”- por cuanto la documentación escrita no transcribe íntegramente las declaraciones audiovisuales. La responsabilidad se funda en hechos objetivos, aun prescindiendo de esa expresión literal.

IV.- Que corresponde ahora precisar lo hechos que se tienen por acreditados.

IV.1.- En primer lugar he de tener por acreditada la existencia del contrato de transporte, precio e itinerario.

Que en efecto, los recibos electrónicos, los VCR incorporados por Aerolíneas, la pericia informática y la pericia contable acreditan la reserva ZHZFGK, los tickets 0442153537876 y 0442153537877 y el pago total de \$71.706,14. El Cdr. Pietrosanto verificó su registración en el Libro Subsidiario de Ventas, asiento 81, y el ingreso mediante tarjeta por \$35.853,07 cada uno. La mención aislada de \$35.863,07 en una línea narrativa del dictamen es un error material: el cuadro contable y el total de \$71.706,14 coinciden con los comprobantes. Los VCR muestran una tarifa base de \$28.220 por ticket, compuesta por \$11.883 para BHI- BUE y \$16.337 para el regreso, más tasas e impuestos hasta \$35.853,07. También muestran el cupón de ida con “USO INTERRUMPIDO” y el de regreso con estado “USED/VOLADO”.

Que de tales constancias se sigue que no corresponde devolver el precio completo de ida y vuelta, pero sí la parte proporcional del tramo no ejecutado.

IV.2.- Acápite aparte merece la cancelación y reprogramación inútil objeto de denuncia. En este punto cabe indicar que los correos acompañados y la consulta del sistema interno realizada durante la pericia informática prueban que el vuelo AR1629 del 17 de agosto de 2023 fue cancelado. La empresa comunicó luego una reprogramación para el vuelo AR1629 el 19 de agosto a las 17:40. Asimismo el vuelo de regreso se hallaba programado para ese mismo 19 de agosto a las 15:40 según la modificación incorporada a los tickets.

Que ante ese marco fáctico, cabe concluir que la alternativa ofrecida era, entonces, objetivamente inútil: por cuanto colocaba la ida después del regreso.

Asimismo no se acreditó una opción anterior, un endoso ni un reencaminamiento por otro transportador o medio.

IV.3.- Respecto de los gastos que debió afrontar la parte actora y referidos al transporte terrestre, las imágenes de los dos pasajes Plusmar individualizan a cada actora, el trayecto Bahía Blanca-Retiro, la salida del 17 de agosto a las 21:30, el arribo del 18 de agosto a las 7:00 am y el precio de \$23.170 por pasajera.

Que en éste punto, aunque la demandada desconoció la documental y no se obtuvo respuesta de la empresa de ómnibus, esas constancias son específicas, contemporáneas y coherentes con la cancelación, la reprogramación, el uso del retorno aéreo y la finalidad del viaje acreditada por Showtrip y Kosten.

Que la convergencia permite entonces tener el gasto por probado. En línea con éste razonamiento, Jurisprudencia local precitada – Cámara Civil de Viedma en el citado fallo *Santos Juan Ignacio c/ Aerolíneas Argentinas S.A. s/ daños y perjuicios*

(sumarísimo)- admite que, en consumo, hechos de traslado pueden reconstruirse mediante presunciones graves y concordantes cuando no existe prueba plena en contrario y el relato resulta corroborado por el conjunto.

IV.4.- Respecto del Paquete turístico y alojamiento invocado por las actoras, Showtrip confirmó la autenticidad de los documentos correspondientes a la prestación contratada por las actoras a través de Kosten Viajes. Esta última informó viaje del 17 al 19 de agosto, paquete total de \$507.530 y servicios que incluían alojamiento por dos noches, entradas y traslados. El voucher individualiza dos noches, del 17 al 19.

Que sin prejuicio de ello cabe precisar que siendo que el ómnibus arribó el día 18 en horario de las 7:00 am y la documentación no demuestra la frustración del espectáculo, sólo tendré por acreditada la pérdida de una noche de alojamiento; no así la pérdida de entradas ni del paquete completo.

Que si bien el paquete no discrimina el valor de cada prestación, sin embargo, el reclamo contemporáneo transcripto por el perito informático contiene una partida de hotel que, por la suma total allí practicada, se corresponde inequívocamente con \$31.130. Ello por cuanto \$46.340 de ómnibus + \$31.130 de hotel + \$71.706,14 de tickets + \$50.000 de otros gastos arrojan exactamente los \$199.176,14 consignados. En este punto, cabe precisar que el defecto de separación decimal del texto informático no impide reconstruir el importe. Esa cifra, anterior al litigio y más conservadora que los \$61.000 luego pretendidos, constituye una pauta objetiva para estimar la noche perdida conforme el art. 147 de la Ley 5777.

IV.5.- Que en lo referido a los reclamos formulados por las actoras y los gastos de reintegro solicitados, los registros de atención, los correos y el expediente administrativo acreditan reclamos expresos de reintegro de pasajes, alojamiento y transporte. Asimismo, la pericia informática transcribió el pedido específico, aunque luego su conclusión general afirmó que no se había verificado una solicitud específica de devolución.

Esa conclusión entiendo que resulta contradictoria con el propio contenido relevado y no puede prevalecer sobre él.

Por su parte, la pericia contable comprobó que no existió reversión, descuento ni devolución de los \$71.706,14. En sede administrativa, la empresa reconoció que ofrecía la devolución histórica de los tickets cuyos vuelos habían sido cancelados o una reprogramación con cargo y diferencia tarifaria.

Que asimismo la demandada no demostró que hubiera pagado siquiera la porción

correspondiente al tramo no volado.

IV.6.- Que respecto del alcance que habrá de concederse a la pericia informática, cabrá efectuar las siguientes consideraciones:

Que Lic. Antolini informó que personal autorizado de Aerolíneas ingresó a su sistema interno y exhibió registros. El sistema consignó código “WX” para el AR1629.

Que entiendo el dictamen resulta útil para acreditar qué contenía ese sistema al momento de la inspección, la compra web, la cancelación, los reclamos y el estado de los cupones; no constituye, por sí, una extracción independiente de datos originarios ni prueba la realidad material de la causal anotada. El PNR había sido purgado por una política de retención de trece meses.

Que ante ello el experto no pudo comprobar la hora y decisión operativa concreta, las comunicaciones históricas, la disponibilidad de vuelos, la reubicación en el primer vuelo posible ni la atención en aeropuerto. Su afirmación de que era “*altamente probable*” una notificación presencial entiendo que describe un protocolo típico y no un hecho constatado. También trató inicialmente a ambos tickets como íntegramente no utilizados, pese a que los VCR muestran el regreso volado. Estas limitaciones obligan a separar los datos observados de las inferencias no verificadas (art. 424 Ley 5777).

V.- Que ahora corresponderá expedirme respecto de la acreditación de la fuerza mayor invocada por la demandada como causal de cancelación del vuelo en cuestión.

Que debo remarcar inicialmente que la seguridad aérea es prioritaria y ninguna decisión judicial puede exigir operar un vuelo en condiciones riesgosas. Es que en el caso la cuestión no es esa, sino determinar si Aerolíneas probó que este vuelo concreto no pudo realizarse por meteorología y que adoptó todas las medidas necesarias para evitar o mitigar el daño, como exige el art. 142 del Código Aeronáutico. En el caso, el código “WX” que surge de la pericial sustanciada, proviene de un sistema controlado por la propia demandada. No fue acompañado por la decisión del comandante, parte de operaciones, despacho de vuelo, reporte de mínimos, constancia de cierre de aeropuerto o informe técnico independiente que vincule las condiciones con la imposibilidad de operar el vuelo AR1629 BHI-AEP.

Que en línea con ello, EANA informó que la decisión de cancelar por meteorología corresponde al comandante de la aeronave, con apoyo en información del Servicio Meteorológico Nacional y servicios de navegación. Esa decisión concreta no fue agregada.

Que asimismo, si bien el Servicio Meteorológico Nacional informó un contexto general

de tormentas, ráfagas y precipitaciones para Buenos Aires Observatorio, dicha estación no es Aeroparque. El informe acredita mal tiempo en la región, pero no determina que a la hora y en los aeropuertos del vuelo se hubieran incumplido mínimos operacionales.

Asimismo, las notas periodísticas ofrecidas prueban una afectación general de la jornada y en modo alguno reemplazan la documentación técnica del vuelo.

Que asimismo no puedo dejar de observar que la prueba informativa de ANAC introduce, además, una inconsistencia no explicada.

En efecto, un primer informe indicó que no registraba la cancelación BHI–AEP del día 17 de agosto y el plan SIAC (Sistema Integrado de Aviación Civil) consignó al vuelo ARG1629 con 161 pasajeros y una hora de salida expresada en formato que no fue esclarecido. Otro informe enumeró cancelaciones de diferentes servicios y aclaró que ciertas supresiones programadas con más de un mes no respondían a meteorología, sin individualizar como cancelado al vuelo litigioso.

Que ante dicho cuadro fáctico, no corresponde inferir que el mismo servicio necesariamente transportó 161 personas, pero sí corresponde reconocer que existe un registro oficial materialmente discordante que la empresa, en mejor posición, no explicó.

Que entonces, la confluencia de meteorología adversa permite considerar plausible la versión defensiva, pero plausibilidad no equivale a prueba liberatoria. En “Santos”, la Cámara de Viedma desestimó un agravio idéntico: la única vinculación entre cancelación y clima provenía de la propia aerolínea, y la demandada no aportó prueba de terceros idónea pese a la carga dinámica.

Que si bien en autos se produjo más prueba meteorológica, continúa faltando el nexo técnico individual y la demostración de las medidas del art. 142 CA.

Que por ello, esta judicatura entiende que Aerolíneas Argentinas no acreditó caso fortuito o fuerza mayor con aptitud para romper la imputación que se le hace. Y aun si se admitiera que el clima justificó cancelar por seguridad, subsistirían los incumplimientos autónomos de información, alternativa útil y restitución del tramo no prestado.

VI.- Que ante todo lo dicho, corresponde ahora expedirme respecto del incumplimiento contractual, deber de información y trato digno.

Que en este punto, la demandada comunicó la cancelación; no hubo silencio absoluto. Sin embargo, el deber de información exige que ésta sea cierta, clara, detallada, gratuita, oportuna y útil (arts. 4 Ley 24.240 y 1100 CCyC).

Que en el caso y de las constancias de autos, surge que el mensaje no indicó la causa concreta, los derechos de las pasajeras, la disponibilidad, el modo de obtener reembolso ni una solución adecuada. La derivación genérica a canales de atención, seguida de una reprogramación posterior al regreso, no satisfizo aquel estándar.

Que la Resolución 1532/98 no autorizaba a limitar la respuesta a negar servicios incidentales. Mantenía la obligación de informar y de arbitrar alternativas. No se probó inclusión en el vuelo inmediato posterior, endoso, reencaminamiento por otro transportador o medio, ni devolución inmediata.

Que el propio perito no pudo verificar la primera disponibilidad. La reprogramación del 19 de agosto a las 17:40 era incompatible con el retorno de las 15:40 y frustraba la finalidad conocida del contrato. Tampoco puede oponerse la condición tarifaria de “*no reembolsable*”. Esa cláusula rige, en su caso, para desistimientos voluntarios del pasajero y no habilita al proveedor a conservar el precio de una prestación que él canceló.

Que los VCR y el art. 150 del Código Aeronáutico permiten distinguir el tramo usado del no usado. La propuesta administrativa de devolver el valor histórico confirma, además, que la empresa reconocía la restitución correspondiente. No constituye culpa de las actoras haber rechazado una reprogramación con cargo, diferencia tarifaria y vencimiento. El servicio útil para el viaje de agosto de 2023 ya era imposible y el proveedor no podía convertir su propio incumplimiento en una nueva obligación de pago a cargo de las consumidoras.

Que asimismo, el hecho de que utilizaran el vuelo de regreso sólo limita el reembolso al tramo de ida; no sana la cancelación ni elimina los gastos causales.

Que en misma línea de razonamiento el trato digno de los arts. 42 de la Constitución Nacional, 8 bis Ley 24.240 y 1097 CCyC impide colocar al consumidor en situaciones vejatorias, intimidatorias o de irrazonable desatención. En este caso se acreditó una secuencia objetiva: cancelación sin explicación suficiente; alternativa temporalmente absurda; ausencia de prueba de asistencia útil; necesidad de procurarse transporte nocturno; pérdida de alojamiento; respuesta posterior que se limitó a negar compensaciones; retención del precio del tramo no prestado; oferta tardía condicionada; y necesidad de transitar sede administrativa y un proceso judicial para obtener una solución.

Que dicha acumulación entiendo excede una molestia ordinaria, y configura un incumplimiento contractual, informativo y de trato digno.

VII.- Respecto de los Daños invocados por las actoras he de efectuar las siguientes consideraciones:

a) Daño patrimonial directo.

La reparación comprende las consecuencias que guardan causalidad adecuada con el incumplimiento (arts. 1726, 1737, 1738, 1740 y 1744 CCyC; arts. 10 bis y 40 bis Ley 24.240; arts. 141 y 150 Código Aeronáutico). La existencia del detrimento fue probada. Cuando su cuantía no puede establecerse con exactitud, el art. 147 de la Ley 5777 ordena al juzgador fijarla prudencialmente sobre las bases disponibles.

Que en relación del importe reclamado por compra de pasajes aéreos, no corresponde hacer lugar a la devolución de los dos tickets completos, por cuanto el regreso fue utilizado.

Que para determinar entonces la parte proporcional del tramo BHI-BUE se toma la relación tarifaria que surge de los VCR: \$11.883 sobre una tarifa base total de \$28.220. Aplicada esa proporción al precio final de \$35.853,07, resulta \$15.097,17 por pasajera y \$30.194,33 por ambas. Este método distribuye proporcionalmente tasas y componentes del ticket y se ajusta al art. 150 del Código Aeronáutico. En razón a todo ello, corresponderá el rechazo del exceso reclamado por los tramos de regreso utilizados.

Referido ya a los gastos derivados del transporte terrestre a que debieron recurrir las actoras, se admiten por importe de \$46.340. Ello por cuanto dicho importe fue el gasto ordinario y razonable para suplir el traslado cancelado y que se encuentra documentado y causalmente conectado.

En lo que hace al gasto de alojamiento, se admite dicho concepto por importe de \$31.130 por una noche de hotel, estimación respaldada por el reclamo contemporáneo y la prueba de una reserva de dos noches. Se rechaza el exceso de \$29.870 hasta los \$61.000 reclamados, porque el paquete no discriminó servicios y no existe prueba suficiente de ese mayor valor.

También, y conforme se expusiera oportunamente, se deberá de rechazar cualquier pérdida por entradas o espectáculo, que no integró una partida autónoma acreditada y resulta incompatible con el arribo a las 7:00 del día del evento.

Que en consecuencia de todo ello, el rubro prosperará, en consecuencia, por la suma de PESOS CIENTO SIETE MIL SEISCIENTOS SESENTA Y CUATRO CON 33/100 (\$107.664,33), a valores históricos. Sobre cada componente se aplicará la tasa nominal anual del Banco Patagonia para préstamos personales "Patagonia Simple", conforme la doctrina legal del STJRN en "Machín, Juan Américo c/ Horizonte ART S.A.", Se. 104

del 24/6/2024, desde el 17 de agosto de 2023 y hasta el efectivo pago, mediante la calculadora oficial del Poder Judicial, sujeto a liquidación.

b) Daño extrapatrimonial.

Que el daño moral comprende las consecuencias disvaliosas en la esfera espiritual y en el modo de estar de la persona (arts. 1738 y 1741 CCyC).

En materia contractual no se presume por cualquier incumplimiento, pero puede inferirse de circunstancias objetivas cuando éstas exceden la incomodidad cotidiana.

Que en el caso, las actoras se encontraron, ya iniciado el viaje, con la cancelación y sin alternativa útil; debieron conseguir transporte nocturno, viajar durante la noche, arribar al día siguiente, perder una noche de alojamiento y afrontar incertidumbre respecto de un viaje recreativo planificado y pagado.

Que luego de ello debieron de efectuar reclamos directos y administrativos sin obtener reintegro. Que cabe asimismo precisar que la lesión invocada no depende de aceptar literalmente los dichos atribuidos al personal sino que surge de la secuencia documentada. Asimismo la decisión de mantener el viaje y asistir al espectáculo no elimina el padecimiento; demuestra una conducta de mitigación del daño. En misma línea se pronunció la Cámara de Viedma al confirmar en el citado precedente “Santos” la procedencia del daño moral ante una cancelación tardía, falta de información y necesidad de transporte alternativo.

A la luz de la índole del hecho, su duración, la conducta posterior y el monto solicitado, se fija el rubro en PESOS QUINIENTOS MIL (\$500.000) en conjunto para ambas actoras, a valores de esta sentencia. Conforme la doctrina de “Loza Longo”, “Torres” y “Botbol” del STJRN, llevará una tasa pura del ocho por ciento (8%) anual desde el 17 de agosto de 2023 hasta la fecha de esta sentencia; desde allí y hasta el efectivo pago, se aplicará tasa “Machín”.

c) Daño punitivo.

Que en lo referido a este rubro, cabe inicialmente indicar que el art. 52 bis de la Ley 24.240 faculta a imponer, a pedido del damnificado, una multa civil frente al incumplimiento legal o contractual, graduada según la gravedad y demás circunstancias. No es una indemnización complementaria automática. La doctrina obligatoria del STJRN en “Cofré” (Se. 7/2021) y “Bartorelli” (Se. 133/2023) exige particular gravedad: dolo o culpa grave, enriquecimiento indebido, abuso de posición o grave menosprecio por derechos individuales o colectivos. “Bartorelli” también requiere proporcionalidad razonable y consideración del perjuicio, posición en el mercado, beneficio,

intencionalidad, riesgo, generalización y demás circunstancias.

Que en el caso, dicha sanción no se impone por la sola cancelación ni porque haya existido una tormenta general. Se funda en la conducta integral posterior, esto es: a) reprogramar una ida para después del regreso; b) no acreditar una alternativa útil ni conservar o aportar los registros bajo control empresarial; c) proporcionar información insuficiente sobre causa, derechos y reembolso; d) negar genéricamente compensaciones aun cuando el régimen mantenía obligaciones de información y restitución; e) retener el valor del tramo no volado pese a reclamos expresos y a la posterior oferta de devolución histórica; f) condicionar la reprogramación a nuevos pagos; g) sostener en juicio la inexistencia de contratación y de pago, contradicha por sus propios libros; y h) trasladar a dos consumidoras los costos de una solución que el proveedor profesional estaba en mejor posición de organizar.

Que tal proceder revela grave indiferencia y un beneficio económico concreto -la conservación durante años del precio de un servicio no prestado-, a la vez que desalienta reclamos de escasa cuantía individual.

Que ante ello considero satisfecho el estándar de los precedentes “Cofré” y “Bartorelli”. Asimismo la similitud con el precedente “Santos”, que confirmó una multa civil contra Aerolíneas por cancelación, información insuficiente y falta de acreditación meteorológica, refuerza la previsibilidad de la solución.

Que la defensa basada en el art. 29 del Convenio de Montreal se rechaza. Aquel instrumento regula transporte aéreo internacional, lo que no se configura en el caso por cuanto los tramos BHI–AEP y AEP–BHI son de naturaleza nacional.

En línea con este razonamiento, la Cámara de Viedma señaló expresamente en “Santos” que el legislador excluyó daños punitivos en transporte internacional, no en cabotaje, por lo que la prohibición no se extiende al presente caso.

Que finalmente y en lo que hace a la cuantificación del rubro, se ponderan la entidad profesional y posición de mercado de la demandada; la duración del incumplimiento; el beneficio por retención; la necesidad de disuasión; la ausencia de prueba de reincidencia específica agregada a esta causa; la cuantía de los daños compensatorios; el monto pedido; y el máximo legal del art. 47 inc. b de la Ley 24.240.

Que resulta entonces razonable imponer la multa requerida por importe de PESOS SETESCIENTOS MIL (\$700.000) en conjunto para ambas actoras.

Por su carácter constitutivo, la multa aquí ordenada sólo devengará intereses ante el incumplimiento de la sentencia firme. Conforme la doctrina legal del STJRN en

“Guiretti” (Se. 17 del 4/5/2020), una vez firme este pronunciamiento y vencido el plazo de diez días para pagar, se aplicará la tasa “Machín” hasta el efectivo cumplimiento.

VIII.- Restantes defensas.

VIII.1.- Limitaciones aeronáuticas. La invocación genérica de límites de responsabilidad o de exclusión de daños indirectos no altera la solución aquí dispuesta. Los gastos de ómnibus y alojamiento y la restitución del tramo guardan relación inmediata con la cancelación; el daño moral deriva del incumplimiento informativo y contractual; y la multa civil es una sanción consumeril aplicable al cabotaje.

La demandada no practicó un cálculo concreto ni demostró que la condena compensatoria exceda un límite operativo. Tampoco puede beneficiarse de una cláusula de irresponsabilidad inferior al régimen legal (art. 146 Código Aeronáutico).

VIII.2.- En lo referido a la invocación de art. 730 CcyC, la limitación allí prevista concierne a la responsabilidad por el pago de costas en la etapa de cumplimiento y no impide regular honorarios conforme las leyes arancelarias. Se tendrá presente para la eventual ejecución y prorrateo, si correspondiera, sin reducir ahora las regulaciones.

VIII.3.- Caso federal. La reserva formulada se tiene presente, no constituyendo una defensa autónoma ni modificatorio de lo aquí decidido.

VIII.4.- Respecto del alcance del rechazo parcial, se rechaza el daño patrimonial histórico por encima de \$107.664,33, en particular el precio del tramo de regreso usado, el exceso de alojamiento y toda pérdida de entradas no probada. Sin perjuicio de ello, hágase saber que el rechazo cuantitativo parcial no desvirtúa que la demandada resulte sustancialmente vencida en la atribución de responsabilidad y en los tres rubros centrales.

IX.- Costas y honorarios. Las costas del proceso principal y del incidente de incompetencia se imponen a Aerolíneas Argentinas S.A. por su condición de vencida (art. 62, primer párrafo, Ley 5777). La admisión parcial del daño material no justifica distribuirlas.

Que en efecto, la responsabilidad fue controvertida en su totalidad, los montos se sujetaron a lo que resultara de la prueba y el daño punitivo depende de estimación judicial. Se mantiene, para el incidente de negligencia resuelto el 23 de febrero de 2026, la imposición por su orden ya firme. Para regular los honorarios se ponderan la naturaleza y complejidad, el resultado, la extensión, calidad, eficacia, etapas cumplidas y los mínimos legales (arts. 1, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 34 y concordantes Ley G 2212; art. 702 Ley 5777). El precedente local “Santos” confirmó, para un litigio análogo contra la

misma demandada, 10 JUS para la parte actora, 10 JUS más 40% para los apoderados de la demandada y 3 JUS por la incidencia de competencia.

Que en el principal y respecto de incidencia de excepción de incompetencia planteada se regulan 8 JUS a la Dra. Tatiana Ximena Saber, patrocinante de las actrices; y 5 JUS más el 40% por apoderamiento, en conjunto, a los Dres. Carlos Alberto Aiassa y Valeria Virginia Silva. Por el incidente de negligencia, cuyas costas fueron impuestas por su orden, se regulan 3 JUS a la Dra. Saber y 3 JUS más 40%, a la Dra. Valeria Virginia Silva, debiendo cada parte afrontar los honorarios de su asistencia, sin perjuicio de contribuciones legales.

Al perito informático Jonathan Eraldo Antolini se le regulan 5 JUS, mínimo previsto para la labor profesional, atendiendo a que su informe aportó datos relevantes aunque varias conclusiones debieron ponderarse con las limitaciones señaladas (arts. 5, 18 y 19 Ley 5069). La retribución integra las costas a cargo de la demandada.

Asimismo, corresponde expedirse respecto de la suma de NOVENTA Y CUATRO MIL CUATROCIENTOS CUARENTA Y UNO CON 50/100 (\$ 94.441,50), depositada oportunamente por la parte demandada en concepto de anticipo para gastos de la pericia informática, conforme lo dispuesto en los términos del art. 10 de la Ley G 5069.

Al respecto, cabe señalar que dicho importe reviste naturaleza distinta de los honorarios profesionales que por la presente se regulan, por encontrarse destinado exclusivamente a atender los gastos que pudieren originarse con motivo de la realización de la labor pericial.

En el caso, el perito informático ha presentado el informe pericial encomendado en fecha 12/11/2025, sin que de las constancias de autos surja que haya solicitado la percepción del anticipo depositado ni denunciado gastos efectuados con motivo de su labor.

En consecuencia, no corresponde en esta oportunidad disponer la entrega de los fondos depositados ni imputarlos a los honorarios regulados, los que deberán ser abonados en forma independiente.

La suma correspondiente al anticipo para gastos permanecerá depositada en la cuenta judicial, quedando a disposición del perito en caso de que solicite su percepción,

supuesto en el cual deberá acreditar y rendir los gastos efectivamente realizados con motivo de la pericia, hasta el límite de la suma depositada, conforme lo previsto por el art. 10 de la Ley G 5069.

En caso de no mediar solicitud del experto que justifique la utilización de dichos fondos, oportunamente se resolverá sobre su destino conforme corresponda.

Respecto del Cdor. Claudio Rubén Pietrosanto, la pericia fue ordenada y practicada mediante exhorto Ley 22.172 ante el Juzgado Civil y Comercial Federal N° 2, Expte. 15.599/2025. El experto solicitó allí regulación antes de la devolución. El art. 12 de la Ley 22.172 atribuye la regulación al tribunal oficiado conforme su ley arancelaria. Por ello, no corresponde que este Juzgado local sustituya aquella competencia: deberá librarse oficio para que el tribunal federal complete la regulación omitida, con comunicación posterior a estos autos. Aerolíneas, oferente y encargada del diligenciamiento, deberá instar la medida dentro de cinco (5) días. Los honorarios que allí se fijen integrarán las costas del principal a cargo de la demandada.

Por todo ello,

RESUELVO:

I.- Rechazar la excepción de incompetencia material opuesta por AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A., con costas; y rechazar los pedidos de ordinarización y de inaplicabilidad del beneficio de gratuidad, por los fundamentos del Considerando I.

II.- Hacer lugar parcialmente a la demanda interpuesta por SYLHA VANESSA RODRÍGUEZ y SADIE MARIBEL RODRÍGUEZ contra AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A.; declarar que la demandada incumplió el contrato de transporte y los deberes de información y trato digno; y que no acreditó con prueba suficiente la fuerza mayor ni la adopción de todas las medidas necesarias para eximirse, conforme los Considerandos II a VI de la presente.

III.- Condenar a AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. a pagar a las actoras, en conjunto y dentro de los diez (10) días de notificada la presente, las siguientes sumas: a) PESOS CIENTO SIETE MIL SEISCIENTOS SESENTA Y CUATRO CON 33/100 (\$107.664,33) por daño patrimonial directo, con intereses a tasa “Machín” desde el 17/8/2023 hasta el efectivo pago, sujeto a liquidación; b) PESOS QUINIENTOS MIL (\$500.000) por consecuencias no patrimoniales, a valores de esta sentencia, con interés puro del 8% anual desde el 17/8/2023 hasta la fecha de este pronunciamiento y, desde entonces, tasa “Machín” hasta el efectivo pago; y c) PESOS SETESCIENTOS MIL

(\$700.000) por daño punitivo, que devengará intereses a tasa “Machín” sólo desde el incumplimiento de esta sentencia firme, una vez vencido el plazo de diez días, conforme “Guiretti”. Los pagos deberán depositarse en la cuenta judicial N° 299037613, CBU 0340299508299037613002, perteneciente a estos autos, y acreditarse en el expediente.

IV.- Rechazar el daño patrimonial histórico en cuanto excede de \$107.664,33, incluyendo la restitución de los tramos de regreso efectivamente utilizados, el exceso reclamado por alojamiento y cualquier pérdida de entradas o espectáculo, sin imposición diferenciada de costas.

V.- Rechazar las defensas de inexistencia de contratación, aplicación retroactiva sustantiva del Decreto 809/2024, falta de responsabilidad por cláusula tarifaria, vencimiento imputable de tickets, exclusión del daño punitivo por el Convenio de Montreal y limitación genérica de responsabilidad, conforme los Considerandos I, II, VI, VII y VIII. Tener presente la reserva del caso federal y la invocación del art. 730 CCyC para la etapa de cumplimiento, si correspondiera.

VI.- Imponer las costas del proceso principal y de la incidencia de incompetencia a AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. (art. 62 Ley 5777). Mantener las costas por su orden del incidente de negligencia decidido el 23/2/2026.

VII.- Regular, por el proceso principal e incidencia de incompetencia, los honorarios de la Dra. TATIANA XIMENA SABER en el equivalente a ocho (8) JUS; y los de los Dres. CARLOS ALBERTO AIASSA y VALERIA VIRGINIA SILVA, en conjunto, en el equivalente a DIEZ (5) JUS, con más el cuarenta por ciento (40%) por apoderamiento. Adicionar IVA sólo si correspondiere según la condición fiscal del beneficiario. Notificar a Caja Forense y cumplir la Ley 869.

VIII.- Regular, por el incidente de negligencia resuelto el 23/2/2026, los honorarios de la Dra. TATIANA XIMENA SABER en TRES (3) JUS; y de la Dr.a VALERIA VIRGINIA SILVA, en DOS (3) JUS más el cuarenta por ciento (40%) por apoderamiento, con costas por su orden en los términos allí fijados.

IX.- Regular los honorarios del perito informático JONATHAN ERALDO ANTOLINI en CINCO (5) JUS, con más IVA si correspondiere, a cargo de la demandada (Ley 5069).

X.- Librar oficio al Juzgado Civil y Comercial Federal N° 2 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en el Expte. CCF 15.599/2025, para que regule los honorarios del perito contador CLAUDIO RUBÉN PIETROSANTO conforme el art. 12 de la Ley 22.172 y comunique lo resuelto. Intimar a AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. a confeccionar e

instar el oficio dentro de cinco (5) días. Los honorarios que se regulen integrarán las costas a su cargo.

XI.- Firme la presente, comunicar la multa civil impuesta a la autoridad provincial de aplicación de la Ley 24.240, con copia de la sentencia.

XII.- Hacer saber que la sentencia definitiva es apelable dentro de cinco (5) días ante este Juzgado, con patrocinio letrado en la etapa de fundamentación, conforme el art. 703 de la Ley 5777 y el art. 80 de la Ley Orgánica 5731.

XIII.- Regístrese, protocolícese y notifíquese conforme el punto 9 del Anexo I de la Acordada 36/2022 STJ. Oportunamente, cúmplase y archívese.

PABLO SEBASTIAN DÍAZ BARCIA
JUEZ DE PAZ

ante mí:

María Gabriela Barbarossa
Secretaria Letrada