

Cipolletti, 5 de mayo de 2026.

VISTAS: Para resolver en las actuaciones caratuladas "**ARIAS, MARIA LAURA C/ JETSMART AIRLINES S.A. S/ SUMARÍSIMO - DAÑOS Y PERJUICIOS**" (EXPTE. N° CI-00601-C-2026), de las que

RESULTA:

I. Que mediante escrito I0001 se presenta la Sra. MARIA LAURA ARIAS, con patrocinio letrado, a fines de interponer demanda de daños y perjuicios dentro de lo enmarcado por la Ley N° 24.240 de Defensa del Consumidor, contra JETSMART AIRLINES SA cuyo objeto radica en el resarcimiento por daños moral, patrimonial y punitivo derivados de pérdida de equipaje.

Relata que en fecha 04/10/2025 a las 9:50 hs., junto a su hijo Roberto David Arias y el Sr. Daniel Maximiliano Couchez, realizaron un viaje en el vuelo JA3168 (WJ), desde el Aeropuerto de Neuquén con destino a la ciudad de Buenos Aires, despachando tres carriones, el de sus acompañantes y el suyo todos juntos. El viaje era por el término de cinco días para festejar el cumpleaños de su hijo.

Al arribar al aeropuerto se acercó a la cinta transportadoras para recoger los equipajes, y luego de esperar por más de tres horas sin que el suyo apareciera, es atendida en la ventanilla de la Empresa Jetsmart Airlines S.A., en donde, ante la falta de respuestas, formuló queja mediante el Formulario de "Declaración de Irregularidades de Equipaje de Pasajero", recibiendo como constancia por la pérdida del carrión identificada con el número JA0973996194.

Indica que luego de consultar por teléfono si tenían alguna novedad de su carrión le informaron que lo habían encontrado el día 5 de octubre, por lo que debía acercarse hasta la terminal, que quedaba a más de ocho kilómetros de dónde estaba alojada. Al llegar le informan que su maleta estaba "en cintas nacionales", no obstante al traerle la valija constata que no era la suya, y no la asistieron con los gastos de transporte en que debió incurrir. No le dieron más información, a pesar de que tiempo después por whatsapp le solicitaron una fotografía de su equipaje, para así poder localizar la maleta, pero ello también fue una medida dilatoria.

Denuncia que como el tiempo transcurría, y no tenía respuesta de la demandada, se vio en la obligación de realizar gastos que no estaban previstos. Así por no tener el equipaje, debió comprar sus anteojos recetados, prendas tales como ropa interior, jeans, blusas, remeras, joggins, medias, zapatillas, artículos de aseo, maquillajes y la maleta

para el retorno. Durante toda la estadía en Buenos Aires, esperó la valija sin éxito, sin recibir ningún tipo de respuesta por parte de la demandada.

Detalla cada uno de los daños cuya reclamación repara, ofrece prueba y formula el petitório de rigor.

II. Mediante providencia I0002 se tiene por presentado a la actora y se confiere vista al Fiscal en turno a fin de que se expida sobre la competencia.

III. Mediante escrito E0001 se tiene por contestada la vista y se pasan los autos a resolver, providencia que se encuentra firme y consentida.

Y CONSIDERANDO:

I. En primer termino, sabido es que para resolver las cuestiones de competencia como la planteada debe atenderse de modo principal a la exposición de los hechos que hace el actor en la demanda y, en la medida en que se adecue a ellos, al derecho que invoca como fundamento de su pretensión. (Fallos 312:808; 324:2867; 326:4208 entre otros).

De las constancias obrantes en estas actuaciones se desprende que la actora promueve demanda por daños y perjuicios por la suma de \$6.048.445.- a causa del extravío del equipaje en ocasión de efectuar un vuelo en la compañía JETSMART AIRLINES S.A.

En la oportunidad de fundar su pretensión lo hizo en la ley Defensa del Consumidor N° 24.240, y en disposiciones del Código Civil y Comercial de la Nación.

II. Ahora bien, ante esta plataforma fáctica es preciso analizar detalladamente la competencia del suscripto para entender en las presentes actuaciones.

Así, cabe tener presente que el fuero federal es de excepción. Por lo que la intervención de la justicia federal es privativa y no dándose causal específica que lo haga surgir en el caso en cuestión, su conocimiento corresponde a la jurisdicción ordinaria local.

Corresponde señalar en primer lugar, que *"la competencia federal es la facultad reconocida a los órganos que integran el Poder Judicial de la Nación para ejercer sus funciones en los casos, respecto de las personas y en los lugares especialmente determinados por la Constitución Nacional. Esta competencia deriva de la forma de gobierno adoptada por nuestra Constitución, y su razón de ser obedece a diversas circunstancias. (...) Al lado de éstas, agrega, militan razones de otro orden que también aconsejan el fuero federal, sobre todo para ventilar cuestiones de interés general al que se vinculan el honor de la Nación, la seguridad de sus instituciones, el cumplimiento de*

las leyes militares, la solución de problemas imprevistos que le progreso general crea y que son materia de "leyes especiales", las necesidades de la navegación y del comercio internacional, el patrimonio fiscal, etcétera." (Cf. Lino Enrique Palacios, "Manual de Derecho Procesal Civil", 21° Edición, Ed. Abeledo Perrot, 2016, pág. 216).

Por su parte, el art. 198 del Código Aeronáutico, dispone 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 la navegación aérea o comercio aéreo en general, y de los delitos que puedan afectarlo*".

La competencia en materia aeronáutica encuentra su regulación primordial en el art. 116 de la Constitución Nacional que le atribuye, en materia aeronáutica, el conocimiento y decisión a la Corte Suprema de Justicia y a los tribunales inferiores de la Nación.

III. Concretamente en el caso que nos ocupa, la parte actora en su libelo inicial demanda a la empresa JETSMART AIRLINES S.A.

De los términos del art 63 de la Ley N° 24.240 surge expresamente: "*Para el supuesto de contrato de transporte aéreo, se aplicarán las normas del Código Aeronáutico, los tratados internacionales y, supletoriamente, la presente ley.*" Es decir, que la propia normativa alegada por el actor es la que establece la aplicación supletoria de la ley mencionada en los casos de contratación aérea y la aplicación principal de las disposiciones contenidas en el código aeronáutico y tratados internacionales. De ello se deduce que el legislador ha querido que el transporte aéreo tenga regulación específica a través del código Aeronáutico y por ello la ley 24.240 lo ha dispuesto expresamente en la norma citada.

En este aspecto es dable recordar que conforme lo ha dicho la Corte Suprema de Justicia de la Nación, la primera fuente de interpretación de las leyes es su letra y cuando ésta no exige esfuerzo para determinar su sentido, debe ser aplicada de forma directa con prescindencia de consideraciones que excedan las circunstancias del caso expresamente contempladas por aquélla y no puede llegar al extremo de exigir mayores requisitos que los que aquélla impone. (Cf. Fallos: 320:61; 323:1625; 341:1268; 341:1443; 344:1695).

Por su parte la Convención de Montreal de 1999 en los inc. 1 y 2 de su art. 1 establece: "*1. El presente Convenio se aplica a todo transporte internacional de personas, equipaje y carga efectuado en aeronaves, a cambio de una remuneración. Se aplica igualmente al transporte gratuito efectuado en aeronaves por una empresa de*

transporte aéreo. 2. Para los fines del presente Convenio, la expresión transporte internacional significa todo transporte en que, conforme a lo estipulado por las partes, el punto de partida y el punto de destino, haya o no interrupción en el transporte o trasbordo, están situados, bien en el territorio de dos Estados Partes, bien en el territorio de un solo Estado Parte si se ha previsto una escala en el territorio de cualquier otro Estado, aunque éste no sea un Estado Parte. El transporte entre dos puntos dentro del territorio de un solo Estado Parte, sin una escala convenida en el territorio de otro Estado, no se considerará transporte internacional para los fines del presente Convenio."

Ante este contexto y de conformidad con los hechos constitutivos de la pretensión de la parte actora se infiere que los mismos se encuentran comprendidos por el Código Aeronáutico y la Convención de Montreal de 1999, lo que denota que el conocimiento y decisión de las presentes deberán ser atendidas por el fuero federal.

IV. En relación a la cuestión aquí planteada, hace ya tiempo la Corte Suprema de Justicia de la Nación emitió un fallo, en el cual resolvió: "*En el caso de autos, y al margen del acierto o error del actor en la invocación del derecho, lo cierto es que, como lo ha dicho el juez provincial, nos encontramos frente a una acción referida a la responsabilidad por el equipaje transportado en un viaje aéreo, y, por lo tanto, se trata de una cuestión contemplada por el Título VII, Capítulo I, del Código Aeronáutico, que específicamente trata sobre la responsabilidad por los daños causados a pasajeros, equipajes o mercaderías transportadas (art. 140 y concordantes del código citado). En consecuencia, opino que corresponde dirimir la contienda disponiendo que compete al titular del Juzgado Federal de Primera Instancia en lo Civil, Comercial y Contencioso Administrativo N° 3, de la ciudad de Lomas de Zamora, Provincia de Buenos Aires, conocer en la presente causa.*" (con remisión al dictamen de la Procuración General de la Nación, en autos Competencia N° 61. XXXVII, "Lo Manno, Marcelo F. c/ V.A.S.P. Líneas Aéreas y otro s/ daños y perjuicios", del 30/05/2001).

De manera reciente, encontramos un fallo del Máximo Tribunal nacional en una causa sobre la misma temática tratada en los presentes autos, mediante el cual dictaminó: "*Que esta causa, en la cual la actora dedujo acción contra la empresa aérea con el objeto de obtener el resarcimiento de los daños y perjuicios que, según adujo, sufrió por el extravío del equipaje en ocasión de efectuar un vuelo al exterior, surte el fuero federal. En efecto, en tanto se controvierte la regularidad del proceder de la línea aérea en relación al transporte y conservación del equipaje de la actora en ocasión de*

un vuelo; de tal modo que atañe al fuero federal su juzgamiento, pues constituyen asuntos relacionados principalmente con el servicio de transporte aéreo comercial (Fallos: 345:1289, entre muchos otros)." (Cf. CSJN en autos: "Billoch, María Eugenia y otro c/ Latam Airlines Group S.A. s/ ordinario" COM 888/2023/CS1, Se. del 19/03/2025).

En este punto, considero apropiado remarcar que *"...aún cuando no hay norma expresa que imponga un acatamiento obligatorio de los precedentes de la Corte, por el contrario no caben dudas que si existen esas normas expresas a la hora de establecer directamente la jurisdicción y competencia "federal" en la temática del caso, pues el art. 198 del Código Aeronáutico dispone 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..." (sic.), debiendo recordarse que la competencia "federal" es de orden público, y que el art. 63 de la LDC (régimen éste de igual caracterización) expresamente fija el rango prevalente de aquel ordenamiento específico (y de los Tratados) reservando sólo al régimen consumeril un espacio supletorio. A partir de ello, con o sin la doctrina de la Corte, las normas expresas, inclusive de la LDC, terminan por remitir a la competencia federal, debido a que remiten a las reglas de aquella Ley y de los Tratados." (cf. Cámara de Apelaciones local en "SILVA VERA, Erik Bastian c/ DESPEGAR.COM.AR. S.A. y Otros s/ DAÑOS Y PERJUICIOS", Expte. Puma N° CI-00775-C-2023, Se. 113 del 25/07/2023).*

V. Sin perjuicio del dictamen expedido por la Agente fiscal, de conformidad con lo dispuesto por la Corte Suprema de Justicia de la Nación, la Constitución Nacional (art. 116), la Convención de Montreal de 1999, el Código Aeronáutico (arts. 150, 197, 198 y ccdtes.), y el art. 63 de la Ley 24.240, considero que el objeto de la demanda constituye materia federal.

En razón de lo expuesto, estimo que corresponde declarar la incompetencia del Juzgado a mi cargo para entender en el presente trámite, y ordenar la remisión de estas actuaciones al Juzgado Federal de Primera Instancia de General Roca con competencia en la materia (cf. art. 4 del CPCC).

Por todo ello, **RESUELVO:**

I. DECLARAR LA INCOMPETENCIA de esta Unidad Jurisdiccional para entender en los presentes autos, por las razones expuestas en los considerandos.

II. Firme o consentida la presente resolución, remítanse las actuaciones al

Juzgado Federal de Primera Instancia de la ciudad de General Roca con competencia en la materia, sirviendo la presente de atenta nota de envío.

Cúmplase mediante correo electrónico a dicho tribunal, con las constancias completas -en formato digital- de la causa, por intermedio de OTICCA.

III. Resolver la presente sin imposición de costas, a tenor de lo resuelto y por no haber mediado sustanciación (art. 62 del CPCC).

IV. Incorporar la presente al Protocolo Digital de Sentencias y hágase saber que quedará notificada conforme lo disponen los Arts. 38 y 138 del CPCC.

Mauro Alejandro Marinucci
Juez