

En la ciudad de General Roca, a los 7 días de diciembre de 2022. Habiéndose reunido en Acuerdo los Sres. Jueces de la Cámara de Apelaciones en lo Civil, Comercial y de Minería de la Segunda Circunscripción Judicial de la Provincia de Río Negro, con asiento en esta ciudad, para dictar sentencia en los autos caratulados: "**CERUTTI ADRIAN EVARISTO Y SAGAYO ANDREA AZUCENA c/ AEROLINEAS ARGENTINAS S.A. S/ SUMARISIMO**" (Expte.n RO-19784-C-0000), venidos de la Unidad Jurisdiccional TRES, previa discusión de la temática del fallo a dictar, procedieron a votar en el orden de sorteo practicado, transcribiéndose a continuación lo que expresaron:

EL SR. JUEZ DR. VICTOR DARIO SOTO, DIJO: Se han elevado los presentes autos, para el tratamiento del recurso de apelación interpuesto por la Dra. Silva Valeria y Dr. Aissa Carlos -apoderados de la parte demandada- en fecha 16-09-22 (hora inhábil), contra la sentencia interlocutoria del día 06-09-2022, concedido en relación y con efecto suspensivo.

1.- La resolución atacada, del 06 de Septiembre de 2022, en lo sustancial decía "... ANTECEDENTES: I.- En fecha 03/03/2022 la parte actora interpone demanda contra Aerolíneas Argentinas S.A con el objeto de que se la condene a la restitución de las sumas abonadas por el pago de pasajes no utilizados por cancelación de vuelos, hasta completar el importe necesario para volver a adquirirlos, daños y perjuicios, daño moral y daño punitivo, como así también la publicación de la sentencia condenatoria con expresa imposición de costas. En fecha 07/07/2022 se presenta la parte demandada y opone como de previo y especial pronunciamiento la excepción de incompetencia por considerar que resulta competente la Justicia Federal para entender en estas actuaciones en razón de la materia en virtud de lo prescripto por el art. 116 de la Constitución Nacional y por el art. 198 del Código Aeronáutico y por entender que el reclamo deriva de la supuesta responsabilidad emergente del alegado incumplimiento de un contrato de transporte aéreo internacional -cancelación de un vuelos por razones de fuerza mayor-, remitiendo por razones de brevedad a la lectura del escrito obrante en el Sistema PUMA.

... III.- En fecha 24/08/22 dictamina el Ministerio Público Fiscal, considerando que en este caso no corresponde la aplicación del Código Aeronáutico, siguiendo el criterio sentado por el STJ en "BOTBOL" SE. nro. 40 del 15/06/2016), por lo que entiende que este organismo resulta competente para

continuar interviniendo en los presentes autos. FUNDAMENTOS: I.- Puesta en condiciones de resolver comienzo por señalar que lo resuelto por el STJ en la causa: "BOTBOL, ARIEL Y OTROS C/ DELTA AIRLINES INC. ARGENTINA S/ DAÑOS Y PERJUICIOS (Ordinario) sentencia del 16/06/2016 atento el tiempo transcurrido desde el dictado de dicho precedente no reviste a la fecha doctrinal legal acorde a lo previsto por el art. 286 inc. 3° del CPCC. Sin perjuicio de ello, en la causa CUTRIN, CAROLINA Y OTRO C/LAN AIRLINES S.A. S/SUMARISIMO S/CASACION (Expte. N° B-4CI-502-C2019) el STJ consideró aquella plataforma fáctica para distinguirla del supuesto más reciente. En la causa "CUTRIN" fueron reclamados daños y perjuicios derivados de un vuelo internacional y el STJ determinó la competencia de la justicia federal atento lo previsto por el art. 116 de la Constitución Nacional, 198 y ccdtes. del Código Aeronáutico, Convenio de Montreal 1999 y art. 55 inc. b) de la Ley 13.998 y estableció: "en el precedente Botbol se resolvió acerca de una contratación que nunca se ejecutó sino que fue resuelta unilateralmente sin haber tenido siquiera principio de ejecución". El caso en estudio se asemeja al primero -Botbol- por cuanto son reclamados daños y perjuicios derivados de la falta de reembolso de los importes abonados por los actores al contratar vuelos internacionales (ida y vuelta Buenos Aires -Madrid, Madrid - Buenos Aires) que fueron modificados y luego cancelados en razón de decisiones administrativas por la pandemia del Covid 19 y que nunca se utilizaron. Al tratarse de vuelos internacionales y no haberse concretados tales vuelos, a mi entender debe seguirse la línea argumental dada por el S.T.J. en el supuesto "Botbol" unida por derivación de la expuesta en "Cutrin", por lo cual corresponde rechazar la excepción de incompetencia opuesta por la demandada y más allá de dejar sentada mi opinión en sentido contrario -tal como lo he expresado al pronunciarme en F.E.L. II.- Respecto al planteo de nulidad de la notificación, analizadas ambas presentaciones adelanto opinión en el sentido de rechazar el planteo de nulidad interpuesto por la demandada por no encontrarse reunidos los presupuestos procesales establecidos por los arts. 149, 169 y sgtes del CPCyC, pues si bien no se desconoce la importancia que reviste el acto de notificación del traslado de la demanda lo cierto es que en autos, la notificación cursada al domicilio sito en la ciudad de Neuquen, no ha impedido contestar la demanda en tiempo y forma sino que además en aquel domicilio han sido citados a mediación habiendo concurrido un apoderado de la parte demandada. Si bien la parte demandada invoca la afectación a su derecho de defensa, lo cierto es que conforme las constancias de autos, carece de

virtualidad para sustentar el planteo de nulidad, por cuanto no se menciona un perjuicio concreto, cuales han sido los derechos o defensas que se ha visto privado de ejercer, y solo se ha limitado a interponer el planteo de nulidad bajo tratamiento. Lo anterior resulta por aplicación del principio de trascendencia, en tanto la nulidad por la nulidad misma resulta extraña a nuestro sistema procesal. En consecuencia no evidenciándose una situación de indefensión ni de violación a la garantía de la defensa en juicio entiendo corresponde rechazar el planteo de nulidad articulado. III.- Por aplicación del principio objetivo de la derrota deberán ser soportadas por la parte demandada vencida (art. 68 del CPCC). Por todo ello, RESUELVO: I.- Rechazar la excepción de incompetencia opuesta por la demandada Aerolíneas Argentinas S.A. en mérito de las razones expuestas en los fundamentos respectivos, por lo cual una vez firme o consentida la presente prosiga la causa según su estado. II.- Rechazar el planteo de nulidad de la notificación por los argumentos dados precedentemente. III.- Con costas a la demandada perdidosa en mérito de principio objetivo de la derrota (art. 68 del CPC y C) y ponderando el beneficio de gratuidad que tiene la parte actora (arg. art. 53 de LDC), difiriendo la regulación para el momento el dictado de la sentencia definitiva donde se contará con monto base para realizar tal regulación... Andrea V. de la Iglesia Jueza.-

2.- Le apelación presentada por la parte de la demandada, apunta a los siguientes fundamentos "... 2.1 La sentencia dictada en autos resulta a todas luces improcedente y carente de todo fundamento, en primer lugar porque se encuentra fundada, íntegramente en una sentencia dictada en el año 2016, la cual ha perdido vigencia a la fecha... 2. 4 Por otra parte, los hechos de las presentes actuaciones distan no solo del antecedente Botbol, sino tambien del de F.E.L y Cutrin.- Para decidir, la sentenciante no tuvo en miras que la unica justicia competente resulta la Justicia Federal de Capital Federal, tendiendo en cuenta que se trató de un contrato entre ausentes y que específicamente el nuestro código Civil y Comercial en su art. 2650 inc 2 establece: "No existiendo acuerdo válido de elección de foro, son competentes para conocer en las acciones resultantes de un contrato, a opción de actor: a) los jueces del domicilio o residencia habitual del demandado. Si existen varios demandados, los jueces del domicilio o residencia habitual de cualquiera de ellos; b) los jueces del lugar de cumplimiento de cualquiera de las obligaciones contractuales; c) los jueces del lugar donde se ubica una agencia, sucursal o representación del demandado, siempre que ésta haya participado en la

negociación o celebración del contrato.” 2.5 El contrato se concretó a través de la compra realizada a una agencia de viajes y por medios electrónicos. Es decir, se configuró un contrato entre ausentes, en los que siguiera participó mi representada. El contrato entre ausentes es aquel que se conceptualiza como llevado a cabo a la distancia, si presencia en sucursal representación y/o agencia de la demandada. 2. 6. Entonces, como primera conclusión y con claridad meridiana podemos decir que existió un contrato entre ausentes y que en ningún momento se determinó cual era la jurisdicción aplicable al caso, por lo que resulta de plena aplicación el art. 2650, citado supra.

2.7 Y como se ha detallado en los puntos anteriores, el contrato fue celebrado mediante el uso de una plataforma digital, por lo que corresponde descartar también la existencia de una agencia, sucursal o representación ya que las mismas no participaron en la celebración del contrato de viaje.- 2.8. En efecto la sede central de los negocios de Aerolíneas Argentinas S.A es la de Aeroparque Jorge Newbery Terminal 4 piso 5 de la Ciudad de Buenos Aires 2.9 No cabe duda entonces que por aplicación de lo establecido en nuestro Código Civil y Comercial de la Nación en su art.2650 inc 2 y 3 hacen aplicable la competencia de los tribunales federales de la Ciudad de Buenos Aires.- 2.10.- La sentencia dictada en autos se aleja del derecho vigente dejándola vacía de fundamentos y por lo tanto, contraria a derecho y violatoria del derecho de defensa en juicio y del principio seguridad jurídica, de raigambre constitucional.- 2.11. Tampoco se tuvo en cuenta para decidir que , la legislación internacional determina que son competentes en razón del territorio los tribunales de la Justicia Nacional en lo Civil y Comercial Federal, en virtud de lo prescripto por el art. 33 del Convenio de Montreal: “Una acción de indemnización de daños deberá iniciarse, a elección del demandante, en el territorio de uno de los Estados Parte, sea ante el tribunal del domicilio del transportista, o de su oficina principal, o del lugar en que tiene una oficina por cuyo conducto se ha celebrado el contrato (...). 2.12. Es más el Código Procesal Civil y Comercial de la Nación, en su art 5 inciso 3 que se transcribe” 3) Cuando se ejerciten acciones personales, el del lugar en que deba cumplirse la obligación expresa o implícitamente establecido 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 de la notificación.” 2.13. El que no tuviere domicilio fijo podrá ser demandado en el lugar en que se encuentre o en el de su última residencia. 2.14 Nuevamente, se confirma la sede central de la actividad de la demandada, es decir la

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. 2.15. La sentencia omite el derecho vigente teniendo en consideración que tanto la ley aeronáutica, procesal como la norma de conflicto internacional del Código Civil y Comercial de la Nación, determina que la jurisdicción aplicable, es sin temor a dudas e indefectiblemente el fuero especializado en razón de la materia y del territorio, esto es Civil y Comercial Federal, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. 2.16 No cabe duda alguna que la sentencia es arbitraria y genera un grave perjuicio a mi representada. 2.17 La jueza actuante, tampoco tiene en cuenta al decidir que no resultan competentes los tribunales provinciales en razón de la materia. Ello se desprende de nuestra Carta Magna en su art. 116 que dispone con claridad la competencia de la Justicia Nacional en lo Civil y Comercial Federal, y en concordancia el art. 198 del Código Aeronáutico, dispone: "Corresponde a la Corte Suprema de Justicia y a los Tribunales Inferiores de la Nación el conocimiento y decisión de las causas que versen sobre navegación aérea o comercio aéreo en general y los delitos que puedan afectarlo" En igual sentido la resolución 1532/98 en su artículo 14 establece que... "Todas las cuestiones relativas al contrato de transporte de mercancías y/o cosas deberán sustanciarse ante la Justicia Federal en lo Civil y Comercial de la jurisdicción correspondiente". Es decir todo el plexo normativo que rige la competencia, resulta claro que las controversias como la de autos son de competencia exclusiva de la Justicia Federal, la sentencia dictada en autos se aleja de lo establecido por las normas que rigen la materia sin mas fundamento que fallos del Superior Tribunal de Justicia que no se encuentra vigente a la fecha, por haberse cumplido ampliamente los 5 años desde el dictado de la sentencia. 2.18 El Código Aeronáutico sancionó su vigencia exclusiva sobre toda clase de cuestiones atinentes a aeronáutica civil, aceptación comprensiva del conjunto de actividades directa o indirectamente vinculadas con el empleo de aeronaves civiles. 2.19 De lo hasta aquí expuesto resulta claro que no hay fundamento jurídico alguna que permita a la justicia provincial arrogarse la competencia que corresponde a la justicia nacional conforme las normas citadas. 2.20 La sentencia dictada en autos no cuenta con ningún fundamento jurídico válido que pueda contradecir preceptos constitucionales e internacionales, por cuanto resulta arbitraria y antijurídica.- 3.1 Agravia a esta parte que no se haga lugar al planteo de nulidad de la notificación ello, toda vez que contrariamente a los argumentos dados, la sentenciante omite los argumentos legales dados por esta parte, lo cual genera una clara inseguridad jurídica.- 3.2 Omite la sentenciante que el Código Civil Comercial de la Nación estable con toda claridad cuál resulta el domicilio de una persona jurídica

privada. El código citado expone en su art. 152 “Domicilio y sede social. El domicilio de la persona jurídica es el fijado en sus estatutos o en la autorización que se le dio para funcionar. La persona jurídica que posee muchos establecimientos o sucursales tiene su domicilio especial en el lugar de dichos establecimientos sólo para la ejecución de las obligaciones allí contraídas..” Lo cierto es que la cedula de notificación ilegalmente se entrega en una a sucursal donde únicamente tienen validez para la comercialización de transportes, pero NUNCA la notificación de una demanda y menos aún cuando los reclamos de autos NO tuvieron origen en dicha sucursal, sino que el actor adquirió por una agencia ajena a mi representada sus tickets aéreos. En el mismo sentido el art. 153 del mismo cuerpo legal que establece: “Alcance del domicilio. Notificaciones. Se tienen por válidas y vinculantes para la persona jurídica todas las notificaciones efectuadas en la sede inscripta” EXISTE UN CLARO PERJUICIO PARA MI REPRESENTADA CUANDO LA JUDICATURA, quién debe dar cumplimiento a la normativa vigente, NO APLICA EL DERECHO. Por cuanto la sentencia resulta agravante por apartarse de la ley aplicable, violar de los principios y derechos constitucionales e incumplir deberes el deber de los jueces. No cabe duda entonces que una sentencia que no se encuentra fundada en derecho no cumple con los requisitos de una sentencia válida, resultando la misma arbitraria y contraria a derecho...”-

3.- La parte actora ha contestado los agravios, señalando en lo pertinente que "... La demandada pretende eximirse de las obligaciones a su cargo agraviándose por la incompetencia territorial y material del juzgado interviniente. Esta parte reproduce los argumentos brindados en la contestación del traslado de la contestación de la demanda en cuanto a que la regla general prevista en el art. 5 del CPCC establece que: "...la competencia se determinará por la naturaleza de las pretensiones deducidas en la demanda y no por las defensas opuestas por la demandada ... La Resolución N° 1532/98 del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos que menciona la demandada y que aprueba las condiciones generales del contrato de transporte aéreo, establece en su art. 19 en cuanto a la responsabilidad por daños: “Las regulaciones relativas a la responsabilidad del transportador no comprenden los transportes terrestres y pre y post aéreos, que están expresamente excluidos y no forman parte del contrato de transporte aéreo, salvo que el transportador hubiese asumido esos servicios”. Como consecuencia, el perjuicio sufrido por una persona que ha contratado el viaje pero que no ha partido o que ya ha concluido, NO es un pasajero en vuelo, por lo que los perjuicios sufridos en

esas circunstancias hacen aplicable las normas de la ley 24.240 en forma directa y principal. Es decir, la misma Resolución que la demandada pretende hacer jugar a favor de sus afirmaciones, es la que estipula expresamente que la responsabilidad del transportador no comprende los transportes pre y post aéreos, dado que ya no nos referimos a un pasajero sino a un consumidor en los términos de la ley N° 24.240. También mencionan los apoderados de Aerolíneas Argentinas que el antecedente citado por la Sra. Jueza ha perdido vigencia a la fecha, pero se olvida que también se hace mención a “CUTRIN” del año 2019. En igual sentido, el Sr. Procurador General de la Provincia, al expedirse sobre la cuestión de competencia en la causa “F.E.L. Y OTRA C/ AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. S/ SUMARÍSIMO (S/ COMPETENCIA)” Nro. Expediente B-2RO-248-C2017 mediante Dictamen 154/2020 de fecha 09/12/2020 citó el voto mayoritario del STJ en el antecedente “B” que expresó: “...el conflicto suscitado en autos no excede el marco del derecho común, por lo que más allá de reconocer el principio de integralidad del derecho aeronáutico, éste no puede ser extendido al punto de atribuir al fuero federal el conocimiento de causas en las cuales la interpretación y aplicación de normas y principios del derecho aeronáutico no resultarían a priori preponderantes para decidir la contienda” (del voto del Dr. Masilla por la mayoría) Continúa diciendo el Dictamen mencionado “... Si bien ley aplicable y jurisdicción competente son cosas distintas, en el caso de los arts. 197 y 198 citados la ley aplicable condiciona la competencia por razón de la materia, por lo que los tribunales federales son incompetentes para intervenir en cuestiones que no se relacionen en forma directa con la normativa del Código Aeronáutico” (conf. Lena Paz, “Código Aeronáutico Comentado”, ps.188/189; Palacio de Caeiro, “Competencia Federal en razón de la materia”, ps. 197/198).

Sin ir más lejos, en fallo reciente de la Cámara de Apelaciones en lo Civil, Comercial y de Minería de la Segunda Circunscripción Judicial de la Provincia de Río Negro de fecha 11/05/2022, en causa "MUZZIN ANA Y OTRO C/ AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. S/ SUMARISIMO" (Expte.n° B-2RO-629-C3-21) los Sres. Jueces tuvieron oportunidad de expedirse en relación a la competencia, también por un recurso de apelación interpuesto por la demandada. En dicha sentencia se ha dicho “... le corresponde la razón a la Sra. Jueza, en cuanto a que la competencia es provincial, teniendo presente que los hechos contemplados en la demanda, refieren un presunto incumplimiento relacionado con un contrato que no llegó a ejecutarse, puesto que las partes convinieron en que ante el impedimento de la pandemia de COVID, ante la

opción de la reprogramación de los mismos y la devolución del dinero abonado por los pasajes aéreos de cabotaje; los actores decidieron reembolsar el dinero, surgiendo dificultades tanto en torno a la demora sin reconocimiento de intereses, como también en torno a las cantidades reembolsadas, que fueron parciales; materia esta última, que evidentemente pertenece al derecho común con aplicación del régimen consumeril.- Asimismo, vale también recordar que en el precedente "F.E.L." al que hace referencia la actora en su contestación de agravios, reproducimos un fallo de la Corte Suprema de Justicia de la Provincia de Buenos Aires que dice en lo sustancial ? ... Si bien a los efectos de determinar la competencia federal lo fundamental es la traslación aérea, teniendo en consideración que el derecho aeronáutico regula las actividades directa o indirectamente vinculadas con el empleo de aeronaves, tal solución no es procedente cuando la cuestión a examen es ajena a las normas que rigen el derecho aeronáutico, y no existe vinculación directa entre las partes con los intereses de la aeronavegación y del comercio aéreo.? (Causa Ac. 73.958, 15.11.2000, ?Boroni, Irene Beatriz c. Aero Club General Viamonte. Daños y Perjuicios?, en DJBA 159,290).? (Voto de los Dres. Barotto y Piccinini, in re A-3BA-424-C2013 - BOTBOL, ARIEL Y OTROS C/ DELTA AIRLINES INC. ARGENTINA S/ DAÑOS Y PERJUICIOS (Ordinario). Se. STJ. 16/06/2016). Aquí se reclama por el dinero de un pasaje no devuelto y por demoras en la devolución de los restantes; de manera tal que entiendo no corresponde el caso a la Justicia Federal..." ... En el caso, no se encuentran 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 sino que la pretensión está sustentada en las normas de la ley 24.240 –no se advierte cual sería la norma específicamente aeronáutica que regula la cuestión litigiosa. En tal contexto, cabe señalar que la situación denunciada constituye una cuestión atinente a la defensa del consumidor, no reglada expresamente en el Código Aeronáutico ni en los Tratados Internacionales aplicables al transporte aéreo, resultando aplicables las normas de la Ley 24.240 relativas a la defensa del usuario. Interesante resulta la referencia que realiza el Dr. Gustavo Martínez en la causa en tratamiento, que pone especial énfasis en el principio protectorio que tiñe a la normativa consumeril, así ha votado: "...siendo de aplicación el sistema de protección de los consumidores que encuentra su base en el art. 42 de la Constitución Nacional y se estructura fundamentalmente en las nuevas disposiciones que sobre la materia contiene el Código Civil y Comercial (arts. 1092, 1093, 1094 y 1095 y cctes.), así como la ley

24.240 y sus modificatorias, ante la duda debemos estar en favor del consumidor. Repárese en tal sentido especialmente en el art. 1094 del CCyC que reafirma y perfecciona el principio que ya había reconocido el art. 3 de la ley 24.240 al disponer que ‘Las normas que regulan las relaciones de consumo deben ser aplicadas e interpretadas conforme con el principio de protección del consumidor y el de acceso al consumo sustentable. En caso de duda sobre la interpretación de este Código o las leyes especiales, prevalece la más favorable al consumidor’. Y repárese también en el art 1095 del referido código en cuanto respecto de la interpretación de los contratos de consumo, dispone que ‘se interpreta en el sentido más favorable para el consumidor’, agregando que ‘Cuando existen dudas sobre los alcances de su obligación, se adopta la que sea menos gravosa’. Las normas parcialmente transcriptas no son sino la expresión de lo que se conoce como el principio protectorio que emerge del citado art. 42 de la Constitución Nacional y en general se ha sostenido que se vertebraba en tres reglas: a) la regla ‘in dubio pro consumidor’, la duda favorece al consumidor; b) la regla de la norma más favorable al consumidor; y c) la regla de la condición más beneficiosa o ventajosa, especialmente en la interpretación de los contratos...” ... II. B) **CONTESTA AGRAVIOS SOBRE CONTRATO ENTRE AUSENTES:** La demandada refiere que en el caso se celebró un contrato entre ausentes y que es de aplicación lo dispuesto por el art. 2650 inc.2 del CCyCN, pero se olvida que este artículo se encuentra comprendido en el título que regula las disposiciones del derecho internacional privado, que se trata de una regla de conflicto que para su aplicación debe existir un caso de derecho privado internacional y una relación jurídica que contenga elementos extraños al derecho local. En la causa “Muzzin” anteriormente señalada se dijo: “... No resulta dirimente tampoco la aplicación que se pretende del art. 2.650 del CCyC, en cuanto refiere a la jurisdicción, el mismo artículo comienza -en defecto de acuerdo- dando opciones al actor, para decidir en torno a la radicación del trámite; con lo cual no resulta de interés para el caso. Más cuando en el contexto referenciado, debe tenerse presente que la aplicación del régimen consumeril, acuerda al actor la posibilidad de la elección de iniciar el juicio ante la justicia provincial competente en función del domicilio...” II ...

III. **CONSIDERACIONES FINALES SOBRE LA PROCEDENCIA DEL RECURSO DE APELACIÓN:** El art. 53 de LDC reza: “En las causas iniciadas por ejercicio de los derechos establecidos en esta ley regirán las normas del proceso de conocimiento más abreviado que rijan en la jurisdicción del tribunal ordinario competente...”, con lo cual la tramitación especial en este tipo de proceso está garantizada/señalada por ley, por lo

que corresponde darle trámite de juicio sumarísimo. Ante este punto, cabe destacar que, el art. 486 del CPCyCN que regula el proceso sumarísimo en su punto 1) establece que no serán admisibles excepciones de previo y especial pronunciamiento; en su punto 2) reza que **SÓLO SERÁN APELABLES** la sentencia definitiva y las providencias que decreten o denieguen medidas precautorias. Con esto quiero dejar claro que, a mi entender, no procedería el recurso intentado por la contraria en virtud de las características del trámite dado a los presentes, en una clara actitud dilatoria por parte de la demandada y obstructiva del derecho a la justicia de mis representados..."-.

4.- Analizados los fundamentos presentados por la recurrente, entiendo pertinente anticipar al acuerdo que me he de expedir por la confirmación del fallo recurrido, que considero ajustado a derecho.-

No brinda el recurrente argumentos que pongan en crisis la sentencia interlocutoria dictada. No comparto que la fundamentación del fallo resulte anticuada como allí pregona.-

En efecto, en el fallo dictado el 18 de octubre de 2021, por nuestro S.T.J., en autos "CUTRIN, CAROLINA Y OTRO C/LAN AIRLINES S.A. S/SUMARISIMO S/CASACION" (Expte. N° B-4CI-502-C2019), surge que "... IV.- Análisis y solución del caso... En la especie, a contrario de lo argumentado por la parte actora, no se verifica la violación de la ley ni la doctrina legal invocada. Como bien puntualizara la sentencia de Cámara impugnada, la plataforma fáctica del caso "Botbol" es diferente a la planteada en las presentes actuaciones. En el precedente citado, el objeto del juicio estaba constituido por un reclamo de daños y perjuicios fundado en la rescisión unilateral de la aerolínea demandada, de un contrato de transporte aéreo de pasajeros, donde los actores nunca volaron, en función de los pasajes que habían adquirido a la accionada, sino que el viaje lo realizaron comprando nuevos tickets. Así el Juez ponente de la mayoría decisoria dijo en aquella oportunidad "no estamos frente a supuesto de cancelación de vuelo por caso fortuito o fuerza mayor, overbooking (vuelo sobre vendido), pérdida y echazón de mercadería y equipajes, daños en las personas transportadas, etc., supuestos que sí se encuentran contemplados en el Código Aeronáutico."; "no se visualiza una cuestión federal prototípica sino tan solo una de tipo ordinaria a decidir en el ámbito contractual común, pues no se advierte cual sería la norma específicamente aeronáutica que regula la cuestión traída en litigio." Y en el voto emitido conjuntamente por la doctora Liliana Laura Piccinini y el firmante, luego de

pronunciarnos sobre la inaplicabilidad del complejo normativo de los arts. 197 y 198 del Código Aeronáutico y adherir al referenciado primer voto, expresamente señalamos que ninguna de las disposiciones contenidas en el Título VII: Responsabilidad Capítulo I: Daños Causados a Pasajeros, Equipajes o Mercaderías Transportados del Código citado, se referían a la situación que motivaran aquellos actuados. Por el contrario, analizando ahora la plataforma fáctica de las presentes actuaciones, a la luz de la citada normativa sobre responsabilidad del transportador aéreo, se observa que la misma encuadra en el art. 141 del Código Aeronáutico en cuanto establece que "El transportador es responsable de los daños resultantes del retraso en el transporte de pasajeros, equipajes o mercancías.", disposición de orden general, que luego se complementa con otras del mismo cuerpo normativo. De similar manera, el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional Montreal de 1999 (aprobado por Ley 26.451), establece en su art. 19 que "El transportista es responsable del daño ocasionado por retrasos en el transporte aéreo de pasajeros, equipaje o carga.". Por su parte el art. 1 de ese plexo normativo expresa que el 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". Nótese que el verbo que define la acción que abarca la disposición citada es efectuar, es decir, poner por obra o ejecutar algo, especialmente una acción; o cumplirse, hacerse efectivo (cf. <https://dle.rae.es/efectuar>). En el punto, debe recordarse que, según lo tiene decidido desde antaño y a esta parte la Corte Suprema de Justicia de la Nación, la primera fuente de interpretación de las leyes es su letra y cuando ésta no exige un esfuerzo para determinar su sentido, debe ser aplicada directamente, con prescindencia de consideraciones que excedan las circunstancias del caso contempladas por la regla (cf. Fallos: 320:61; 323:1625; 341:1268; 341:1443; 344:1695). En tal orden de ideas y partiendo de la premisa que el reclamo resarcitorio por daños emergente, moral, punitivo e intereses tiene su origen y fundamento en el "retraso" y/o "demora" del primer tramo del vuelo internacional oportunamente contratado (Ezeiza - Miami - New York), no cabe sino concluir que las normas mencionadas no aparecen, a priori, como ajenas a los reclamos que son objeto de proceso, como argumentara la recurrente; por el contrario, las contempla expresamente, de lo que se infiere consecuentemente, su aplicación. Máxime atendiendo a que el art. 63 de la Ley de Defensa al Consumidor establece expresamente que "para el supuesto de contrato de transporte aéreo, se aplicarán las normas del Código

Aeronáutico, los tratados internacionales y, supletoriamente, la presente ley.``. Entonces, es la propia Ley de Defensa del Consumidor 24.240 la que establece su aplicación supletoria y subsidiaria en materia de contrato de transporte aéreo, a la vez que remite a la aplicación directa del Código Aeronáutico y 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...".- (el subrayado me pertenece).-

En este precedente que data del año 2021, el S.T.J. diferencia claramente el caso juzgado en "Botbol", del convocante en "Cutrín".-

En "Botbol", tal como sucede en estos autos "Cerutti" y como bien ha observado la Sra. Jueza, no corresponde aplicar el Código Aeronáutico, que trae aparejada la competencia federal, porque el vuelo no se ha iniciado, y por tanto no se han visto cuestiones involucradas relacionadas con la aeronavegación propiamente dicha- Por obvia añadidura, la cuestión sujeta a conflicto es ajena al fuero Federal, ya que el reclamo versa sobre pasajes supuestamente no reembolsados y consecuentemente, se trata de un conflicto que debe dirimirse ante la jurisdicción común.-

Entonces, el caso es marcadamente similar al que había sido juzgado en "Botbol" - "BOTBOL, Ariel y Otros c/DELTA AIRLINES INC. ARGENTINA s/DAÑOS Y PERJUICIOS (Ordinario) s/CASACION" (Expte. N° 28024/15-STJ), del 15 de junio de 2016, en los que la opinión de la mayoría del S.T.J., sostuvo que "... En el caso el objeto del presente juicio esta constituido por un reclamo de daños y perjuicios fundado en la invocada rescisión unilateral de la aerolínea demandada de un contrato de transporte aéreo de pasajeros. Esto es, no estamos frente a supuesto de cancelación de vuelo por caso fortuito o fuerza mayor, overbooking (vuelo sobre vendido), pérdida y echazón de mercadería y equipajes, daños en las personas transportadas, etc., supuestos que sí se encuentran contemplados en el Código aeronáutico. En tal orden de situación si consideramos que 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, “Cerda, Dedic c. YPF S. A., 11/04/2000, LA LEY 2000-D, 642), considero que el conflicto suscitado en autos no excede el marco del derecho común, por lo que más allá de reconocer el principio de integralidad del derecho aeronáutico, éste no puede ser extendido al punto de atribuir al fuero federal el conocimiento de causas en las cuales la interpretación y aplicación de normas y principios del derecho aeronáutico no resultarían a priori preponderantes para decidir la contienda. En ese sentido comparto la postura del pronunciamiento de Cámara en cuanto sostiene que no se visualiza una cuestión federal prototípica sino tan sólo una de tipo ordinaria a decidir en el ámbito contractual común, pues no se advierte cual sería la norma específicamente aeronáutica que regula la cuestión traída en litigio. En consecuencia mal podría entonces surtir efecto la disposición del art. 198 del Código Aeronáutico que prevé la competencia federal para las causas que versen sobre navegación aérea o comercio aéreo general, en tanto tal atribución sólo juega para cuestiones que se relacionen en forma directa con las prescripciones de dicho Cuerpo normativo. Al respecto se ha señalado que, no obstante la imprecisión de la norma, únicamente corresponde la intervención del fuero federal en las causas que abarquen o involucren la aplicación de las normas de la legislación aeronáutica nacional, excluyéndose aquellos procesos fundados en el derecho privado que corresponden a la competencia ordinaria, como aquellos en que se invoquen disposiciones del derecho común. En tal orden de ideas se ha afirmado que el art. 197 del Código Aeronáutico es la disposición que fija la naturaleza e índole de la legislación nacional, al declarar que es de su materia regular lo concerniente a la circulación aérea en general, especialmente el funcionamiento de aeródromos destinados a la navegación aérea internacional o interprovincial o a servicios aéreos conectados con éstas; el otorgamiento de títulos habilitantes del personal aeronáutico, así como la matriculación y certificación de aeronavegabilidad de las aeronaves y el otorgamiento de los servicios comerciales aéreos. De ahí que se haya dicho que la materia federal se encuentra condicionada por los supuestos allí contemplados no correspondiendo extenderla a situaciones ajenas, pues si bien ley aplicable y jurisdicción competente son cosas distintas, en el caso de los arts. 197 y 198 citados la ley aplicable condiciona la competencia por razón de la materia por lo que los tribunales federales son incompetentes para intervenir en cuestiones que no se relacionen en forma directa con la normativa del Código

Aeronáutico (conf. Lena Paz, “Código Aeronáutico Comentado”, ps. 188/189; Palacio de Caero, “Competencia Federal en razón de la materia”, ps. 197/198). En el mismo sentido se ha dicho que, en materia de derecho aeronáutico, la competencia federal no puede extenderse a las causas que versan sobre una pretensión fundada en derecho común que de ningún modo interfieran en la aeronavegabilidad o en el comercio aéreo interjurisdiccional, o lesionen o afecten los intereses supremos de la Nación (CCont.-adm., 2ª Nom, Córdoba, 28-7-2005, L.L. Córdoba 2006-75.). La justicia nacional en lo comercial, y no la federal, es competente para entender en un proceso iniciado contra una compañía aérea para que devuelva a usuarios extranjeros que contrataron viajes con origen en la República Argentina los importes cobrados en forma discriminatoria en comparación con los pasajeros nacionales, pues la pretensión no está sustentada en normas del Código Aeronáutico sino en la ley 24.240; y que el principio de integralidad del derecho aeronáutico no puede ser extendido al punto de atribuir al fuero federal conocimiento de causas en las cuales la interpretación y aplicación de normas y principios de esa rama del derecho no resulta a priori preponderantes para decidir la contienda (CNCiv.Com.Fed., Sala II, 19-10-2012, “Proconsumer y otro c/LAN Argentina s/sumarísimo”, La Ley 2012-F-597). Es competente la justicia ordinaria provincial y no la federal para entender en una acción de daños y perjuicios interpuesta con fundamento en el derecho común contra quien incumplió el deber de cuidado que tenía a su cargo al omitir resguardar de la intemperie a la aeronave que el actor le había entregado para ser reparada, pues la situación en cuestión no es susceptible de afectar la navegación o el comercio aéreo, ni se relaciona con el transporte aéreo interprovincial, la seguridad, el comercio, los intereses de la aeronavegación o con normas federales del derecho aeronáutico (C1ªApelCiv.Com. San Isidro, Sala II, 31-3-2005, “Novoselitchi, Cristian E. J. c. Aero Baires SACI”, L.L. Buenos Aires, 2005-647). En conclusión, en el entendimiento de que las cuestiones discutidas 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, considero que la competencia en razón de la materia corresponde a la justicia ordinaria local...”.-

Desde esta perspectiva entonces, dejo formulado el acuerdo el rechazo del precitado agravio.-

5.- Finalmente, y desde la cuestión de la incompetencia territorial intentada, que se

pretende hacer valer vía apelación; entiendo pertinente señalar que encontrándose la cuestión dentro de los límites de la jurisdicción común, las reglas de la competencia que amparan la situación del consumidor, excluyen la aplicación de las que pretende el recurrente -pretendida en virtud de lo legislado para el contrato entre ausentes.-

Hemos dicho el 11 de mayo del corriente 2022, ante un caso idéntico al presente, en autos "MUZZIN ANA Y OTRO C/ AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. S/ SUMARISIMO" (Expte.nº B-2RO-629-C3-21), con voto rector del suscripto, con el comentario en afinidad de criterio del apreciado colega Dr. Gustavo A. Martínez, que "... 5. El 15 de junio de 2016, en los autos "BOTBOL, Ariel y Otros c/DELTA AIRLINES INC. ARGENTINA s/DAÑOS Y PERJUICIOS (Ordinario) s/CASACION? (Expte. Nº 28024/15-STJ-)", había decidido por mayoría nuestro S.T.J. que "... En el caso el objeto del presente juicio esta constituido por un reclamo de daños y perjuicios fundado en la invocada rescisión unilateral de la aerolínea demandada de un contrato de transporte aéreo de pasajeros. Esto es, no estamos frente a supuesto de cancelación de vuelo por caso fortuito o fuerza mayor, overbooking (vuelo sobre vendido), pérdida y echazón de mercadería y equipajes, daños en las personas transportadas, etc., supuestos que sí se encuentran contemplados en el Código aeronáutico. En tal orden de situación si consideramos que 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 S. A., 11/04/2000, LA LEY 2000-D, 642), considero que el conflicto suscitado en autos no excede el marco del derecho común, por lo que más allá de reconocer el principio de integralidad del derecho aeronáutico, éste no puede ser extendido al punto de atribuir al fuero federal el conocimiento de causas en las cuales la interpretación y aplicación de normas y principios del derecho aeronáutico no resultarían a priori preponderantes para decidir la contienda. ...En conclusión, en el entendimiento de que las cuestiones discutidas 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, considero que la competencia en razón de la materia corresponde a la justicia ordinaria local -Voto del Dr. Mansilla-La dispar opinión vertida en los votos de los señores Jueces del Tribunal que nos precedieron en la consideración de la cuestión aquí traída a examen, nos obliga a dirimir la disidencia. Al respecto, y por compartir sus fundamentos, adherimos al voto del doctor Enrique J.

Mansilla y a la solución del caso que en el mismo se propugna, a los cuales en mérito a la brevedad nos remitimos. Y agregamos Tiene dicho la Corte Suprema de Justicia de la Nación que "...para resolver una cuestión de competencia corresponde atender, en primer término, a los hechos que se relatan en la demanda y después, y sólo en la medida en que se adecue a ellos, al derecho que se invoca como fundamento de su pedido...?" (Fallos 324:2736; 325:905; 324:2031 y 322:1865, entre otros) ... 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. Posteriormente también se ha expedido el 21 de octubre de 2021 en autos 'CUTRIN, CAROLINA Y OTRO C/LAN AIRLINES S.A. S/ SUMARISIMO S/CASACION'' (Expte. N° B-4CI-502-C2019) sosteniendo en lo sustancial que " En conclusión, en el precedente 'Botbol'' se resolvió acerca de una contratación que nunca se ejecutó sino que fue resuelta unilateralmente sin haber tenido siquiera principio de ejecución; en el caso de autos, el primer tramo del vuelo internacional -aunque con retraso- se realizó, circunstancia que denota una sustancial diferencia con el primer caso citado. Cabe aquí recordar que la Corte Suprema de Justicia de la Nación ha descalificado sentencias que han aplicado la doctrina de un precedente a controversias en los que no se presentaban las mismas circunstancias debatidas en uno y en otro caso (cf. Fallos: 340:1084; 342:278). En el entendimiento que los hechos constitutivos de la pretensión -a diferencia del caso 'Botbol''-, se encuentran alcanzados por el Código Aeronáutico y Tratados Internacionales -específicamente la Convención de Montreal de 1999 (ratificada por Ley 26.451)-, se presenta correcta la decisión de Cámara, en cuanto se expidiera por la incompetencia de la justicia ordinaria de los Tribunales Provinciales por razón de la materia, correspondiendo el conocimiento y decisión de las pretensiones aquí propuestas al fuero federal. (Cf. arts. 116 de la Constitución Nacional, 198 y ccetes. del Código Aeronáutico, Convenio de Montreal 1999, art. 55 inc. b) Ley 13.998)...".-

De acuerdo entonces a lo expresado en ambos precedentes, entiendo le corresponde la razón a la Sra. Jueza, en cuanto a que la competencia es provincial, teniendo presente que los hechos contemplados en la demanda, refieren un presunto incumplimiento relacionado con un contrato que no llegó a ejecutarse, puesto que las partes convinieron en que ante el impedimento de la pandemia de COVID, ante la opción de la

reprogramación de los mismos y la devolución del dinero abonado por los pasajes aéreos de cabotaje; los actores decidieron reembolsar el dinero, surgiendo dificultades tanto en torno a la demora sin reconocimiento de intereses, como también en torno a las cantidades reembolsadas, que fueron parciales; materia esta última, que evidentemente pertenece al derecho común con aplicación del régimen consumeril.- Asimismo, vale también recordar que en el precedente "F.E.L." al que hace referencia la actora en su contestación de agravios, reproducimos un fallo de la Corte Suprema de Justicia de la Provincia de Buenos Aires que dice en lo sustancial ? ... Si bien a los efectos de determinar la competencia federal lo fundamental es la traslación aérea, teniendo en consideración que el derecho aeronáutico regula las actividades directa o indirectamente vinculadas con el empleo de aeronaves, tal solución no es procedente cuando la cuestión a examen es ajena a las normas que rigen el derecho aeronáutico, y no existe vinculación directa entre las partes con los intereses de la aeronavegación y del comercio aéreo.? (Causa Ac. 73.958, 15.11.2000, ?Boroni, Irene Beatriz c. Aero Club General Viamonte. Daños y Perjuicios?, en DJBA 159,290).? (Voto de los Dres. Barotto y Piccinini, in re A-3BA-424-C2013 - BOTBOL, ARIEL Y OTROS C/ DELTA AIRLINES INC. ARGENTINA S/ DAÑOS Y PERJUICIOS (Ordinario). Se. STJ. 16/06/2016).- Aquí se reclama por el dinero de un pasaje no devuelto y por demoras en la devolución de los restantes; de manera tal que entiendo no corresponde el caso a la Justicia Federal.- No resulta dirimiente tampoco la aplicación que se pretende del art. 2.650 del CCyC, en cuanto refiere a la jurisdicción, el mismo artículo comienza -en defecto de acuerdo- dando opciones al actor, para decidir en torno a la radicación del trámite; con lo cual no resulta de interés para el caso. Más cuando en el contexto referenciado, debe tenerse presente que la aplicación del régimen consumeril, acuerdo al actor la posibilidad de la elección de iniciar el juicio ante la justicia provincial competente en función del domicilio.- ... EL SR. JUEZ DR. GUSTAVO ADRIAN MARTINEZ, DIJO: Coincidiendo en lo sustancial con los argumentos expuestos por el estimado colega que me ha precedido en el orden de exposición, adhiero a su propuesta de solución del caso. Simplemente aclararé que en mi opinión, más allá de la aplicación de la doctrina fijada por el cívico tribunal provincial en el citado precedente 'Botbol' (la que se invocara también recientemente para decidir en 'Medina c/ Air France', Expte. N° B-2RO-359-C9-18 del registro de esta Cámara), lo que se constituye en un hecho dirimiente en el caso para resolver en favor del consumidor mediante la plena aplicación del su régimen tuitivo es que se trata de vuelos de cabotaje y no

internacionales, lo que excluye la aplicación de normativa internacional y normas del derecho internacional privado. Como hemos dicho en otras oportunidades, siendo de aplicación el sistema de protección de los consumidores que encuentra su base en el art. 42 de la Constitución Nacional y se estructura fundamentalmente en las nuevas disposiciones que sobre la materia contiene el Código Civil y Comercial (arts. 1092, 1093, 1094 y 1095 y cctes.), así como la ley 24.240 y sus modificatorias, ante la duda debemos estar en favor del consumidor. Repárese en tal sentido especialmente en el art. 1094 del CCyC que reafirma y perfecciona el principio que ya había reconocido el art. 3 de la ley 24.240 al disponer que 'Las normas que regulan las relaciones de consumo deben ser aplicadas e interpretadas conforme con el principio de protección del consumidor y el de acceso al consumo sustentable. En caso de duda sobre la interpretación de este Código o las leyes especiales, prevalece la más favorable al consumidor'. Y repárese también en el art 1095 del referido código en cuanto respecto de la interpretación de los contratos de consumo, dispone que 'se interpreta en el sentido más favorable para el consumidor', agregando que 'Cuando existen dudas sobre los alcances de su obligación, se adopta la que sea menos gravosa'. Las normas parcialmente transcriptas no son sino la expresión de lo que se conoce como el principio protectorio que emerge del citado art. 42 de la Constitución Nacional y en general se ha sostenido que se vertebra en tres reglas: a) la regla 'in dubio pro consumidor', la duda favorece al consumidor; b) la regla de la norma más favorable al consumidor; y c) la regla de la condición más beneficiosa o ventajosa, especialmente en la interpretación de los contratos. Por lo precedentemente expresado y los argumentos del Dr. Soto que en lo sustancial comparto, reitero mi adhesión a su propuesta de solución. TAL MI VOTO.".-

Resulta entonces tangible que existiendo derechos emergentes del régimen consumeril comprometidos en la resolución, el "principio protectorio", lleva a interpretar que deba aplicarse la norma más favorable al consumidor, que importa litigar ante la justicia ordinario con competencia territorial en su domicilio.-

6.- En suma, entiendo corresponde el rechazo de la apelación, con costas al recurrente en función del principio objetivo de la derrota, proponiendo regular los honorarios de la letrada actuante por la actora, Dra. Gabriela Aguirre, en el 30 % y para los de la demandada, Dr. Carlos Aiassa y Dra. Valeria Martín, en el 25 % de los que les correspondan en la regulación diferida en el fallo recurrido -arts. 6 y 15 de la ley

G.-2212). ASI VOTO.-

EL SR. JUEZ DR.DINO DANIEL MAUGERI, DIJO: Que compartiendo los fundamentos expuestos por el Dr.SOTO, VOTO EN IGUAL SENTIDO.-

EL SR. JUEZ DR.GUSTAVO ADRIAN MARTINEZ, DIJO: Que atendiendo a la coincidencia de opinión de los dos primeros votantes, se abstiene de emitir su opinión (art.271 C.P.C.).-

Por ello, y en mérito al Acuerdo que antecede, la Cámara de Apelaciones en lo Civil, Comercial y de Minería,

RESUELVE: 1.- Desestimar la apelación tratada confirmando la resolución recurrida del 06 de septiembre de 2022, con costas al recurrente en función del principio objetivo de la derrota, de acuerdo a los considerandos.-

2.- Regular los honorarios de la letrada actuante por la actora, Dra. Gabriela Aguirre, en el 30 % y para los de la demandada, Dr. Carlos Aiassa y Dra. Valeria Martín, en el 25 % de los que les correspondan en la regulación diferida en el fallo recurrido -arts. 6 y 15 de la ley G.-2212); según los considerandos.

Regístrese, notifíquese de conformidad con lo dispuesto en la Acordada 09/2022-STJ, Anexo I, Artículo N° 9 y oportunamente vuelvan.

VICTOR DARIO SOTO

JUEZ DE CÁMARA

DINO DANIEL MAUGERI

JUEZ DE CÁMARA

GUSTAVO ADRIAN MARTINEZ

JUEZ DE CÁMARA (EN ABSTENCIÓN)

Se deja constancia que el Dr. SOTO no firma la presente por encontrarse en uso de Licencia. Conste.-

Ante mi:

MARCELA LOPEZ

SECRETARIA SUBROGANTE

nvp