



PODER JUDICIAL DE CÓRDOBA

CAMARA APEL CIV. Y COM 6a

 07/08/2024 - Protocolo de Sentencias

Nº Resolución: 120

Año: 2024 Tomo: 4 Folio: 1024-1029

EXPEDIENTE SAC: 12803367 - SIMES, MARA SOLEDAD C/ ALMUNDO.COM SRL Y OTROS - ABREVIADO - COBRO DE PESOS - TRAM.ORAL

PROTOCOLO DE SENTENCIAS. NÚMERO: 120 DEL 07/08/2024

SENTENCIA

CORDOBA, 07/08/2024.

Y VISTOS: Los autos caratulados: "**SIMES, MARÍA SOLEDAD C/ AL MUNDO. COM SRL Y OTROS – ABREVIADO – COBRO DE PESOS – TRAM. ORAL - EXPTE. N° 12803367**", venidos para resolver el recurso de apelación interpuesto por la parte actora, en subsidio del de reposición, en contra del decreto de fecha 08/04/2024 dictado por la Sra. Juez de Primera Instancia y Trigésima Nominación en lo Civil y Comercial, Dra. Ellerman, Ilse, mediante el cual se resolvió: *“Córdoba 8/4/2024. En función de lo dispuesto en el art. 1 del C.P.C., atañe al tribunal expedirse acerca de su competencia, para lo cual resulta necesario analizar la naturaleza de la pretensión esgrimida en la demanda, conforme la regla procesal local sentada en el art. 5, CPCC. A tal fin, se observa que la demanda se impetra en contra de ALMUNDO.COM SRL, SOCIETE AIR FRANCE, AIR EUROPA LINEAS AEREAS S.A., y KLM CIA REAL HOLANDESA DE AVIA S.A y que el objeto de la acción incoada consiste en el resarcimiento de los daños y perjuicios derivados de la **cancelación de un vuelo internacional** (con hoja de ruta terminada cuyos destinos eran Santiago de Chile, con escala en Ezeiza -Buenos Aires- y Países Bajos, y destino final*

*Madrid y a la vuelta desde Madrid a Santiago de Chile con escala en París). En este marco, corresponde inhibirme de entender en las presentes actuaciones y ordenar el archivo de las mismas, atento la acción incoada resulta de competencia federal (art. 1 del C.P.C). Ello así, conforme lo resuelto por nuestro más alto tribunal provincial en la causa: “**VALESIO, ANDRES EDGARDO Y OTROS C/ LATAM AIRLINES GROUP S.A. –ABREVIADO – CUMPLIMIENTO / RESOLUCIÓN DE CONTRATO –TRAM. ORAL - RECURSO DE CASACIÓN” (EXPTE. N° 8555628)**, en la cual, en virtud de los fundamentos a los que allí me remito, se ha resuelto que es ajena a la competencia provincial una acción de la misma naturaleza que la presente (servicio de transporte aéreo comercial), correspondiendo en definitiva que la presente causa sea tramitada por ante jurisdicción federal *ratione materiae*. Consolidan esta postura la función nomofiláctica, del Alto Cuerpo y razones de economía procesal. Por todo lo expuesto, RESUELVO: Inhibirme de entender en las presentes actuaciones y disponer el archivo de las mismas. Notifíquese.”*

.-

Y CONSIDERANDO:

I.- Mediante presentación electrónica de fecha 12/04/2024, la actora -por intermedio de apoderado- critica el proveído impugnado.-

En primer lugar, sostiene que la competencia que debe regir en la presente causa es la ordinaria, conforme fuera solicitado en el escrito inicial. Efectúa reseña de doctrina y jurisprudencia en aval de su postura.-

Afirma que resulta menester citar, por un lado, el art. 53 de la LDC que reza: “*Normas del proceso. 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...**” (el*

resaltado es de su autoría) y por otro lado, mencionar la raigambre constitucional que ostenta el art. 42 de la CN que consagra y garantiza expresamente los derechos de los consumidores y usuarios.-

Finalmente, resalta los artículos 1094 y 1095 del C.C.y C. N., en los cuales –afirma- se establece el orden de prelación de normas más favorables al consumidor con respecto a las demás normas contractuales.-

Asimismo, menciona la importancia del art. 1109 del mismo cuerpo legal que establece: *“Lugar de cumplimiento. En los contratos celebrados fuera de los establecimientos comerciales, a distancia, y con **utilización de medios electrónicos o similares**, se considera lugar de cumplimiento aquel en el que **el consumidor recibió o debió recibir la prestación**. Ese lugar fija la jurisdicción aplicable a los conflictos derivados del contrato. **La cláusula de prórroga de jurisdicción se tiene por no escrita**”*(*resaltado de su autoría*); y manifiesta que la norma citada refuerza claramente el derecho del consumidor respecto de la jurisdicción aplicable.-

II.- Con fecha 18/06/2024 emite dictamen la Sra. Fiscal de Cámaras Civiles, quien opina que debe rechazarse el recurso incoado por la parte actora y, en consecuencia, confirmarse el proveído recurrido desde que, a la luz de la nueva directriz sentada por el Alto Cuerpo Provincial en autos “Valesio”, la causa debe ser resuelta en la justicia federal.-

Dictado y firme el decreto de autos, queda la causa en condiciones de resolver.-

III.- La **cuestión debatida** gira en torno a determinar la competencia en razón de la materia respecto del conflicto planteado en autos, esto es, si corresponde la intervención de la justicia federal –conforme lo establece el proveído impugnado- o si, por el contrario, resulta competente la justicia provincial - según lo requiere la apelante.-

Ello así, cabe advertir que, en la especie, la pretensión de la parte actora se circunscribe al reclamo de los daños y perjuicios que –según sostiene- le fueran ocasionados en virtud de la contratación de un vuelo internacional por cuya cancelación deben responder las demandadas. Por tanto, y tal como se encuentra planteada la cuestión sujeta a debate es que resulta menester dejar sentado que la controversia sobre el punto ya ha quedado zanjada por el Máximo Tribunal Provincial en autos: “VALESIO, ANDRES EDGARDO Y OTROS C/ LATAM AIRLINES GROUP S.A. - ABREVIADO – CUMPLIMIENTO / RESOLUCION DE CONTRATO - TRAM. ORAL – EXPTE. N° 8555628”; Sentencia N° 165 de fecha 13/12/2023. En efecto, en el mencionado pronunciamiento se sostuvo: *“Sentado lo anterior y avocada esta Sala a la materia sometida a su conocimiento, se adelanta criterio en sentido favorable a la procedencia del recurso puesto que resulta competente para entender en la presente causa la justicia federal. (...) con relación a la competencia federal en razón de la materia -que es la que se discute en el supuesto en examen-, se ha sostenido que la misma se circunscribe al conocimiento y aplicación de la legislación federal, que está integrada por la Constitución Nacional, los tratados internacionales y demás normas inferiores dictadas por el Congreso de la Nación que regulan la actividad propia de la Nación, sus organismos centralizados y descentralizados, y que atienden en general a los intereses nacionales (conf. PALACIO DE CAEIRO, Silvia B., ob. cit., p. 51). De allí que si la sustancia jurídica de la relación litigiosa es de naturaleza federal, necesariamente deberá estar reglada por el derecho federal. (...) la pretensión se enmarca en el incumplimiento de un contrato de transporte aéreo internacional, que se encuentra sujeto a las disposiciones del Código Aeronáutico, tratados internacionales y normas operativas de la autoridad*

aeronáutica, materia cuyo conocimiento y decisión cae en la órbita de la competencia federal. Se ha sostenido que ‘el derecho aeronáutico constituye una disciplina de evidente amplitud sustantiva, comprensiva de variados aspectos (espacio aéreo, soberanía de dicho espacio, libertad de circulación aérea, aeronave, infraestructura y personal aeronáutico, responsabilidad aeronáutica, búsqueda, asistencia y salvamento, seguro aeronáutico, entre otros tópicos), cuya autonomía científica es innegable.’ (Videla Escalada, Federico N., Derecho Aeronáutico, Ed. Zavalía, Buenos Aires, 1976, citado por Palacio de Caeiro Silvia B., Tratado de Derecho Federal y Leyes Especiales, La Ley, 2013, p. 770). Su inclusión dentro del derecho federal argentino se proyecta en base a las mismas normas constitucionales que determinan la naturaleza federal del derecho marítimo (arts. 27, 73 incs. 13, 18, art. 116 y conc. CN). De allí que la sustancia o interés federal subyace en la génesis normativa que lo regula –navegación aérea-. IV. 3. En ese marco, el Código Aeronáutico contiene una norma puntual en relación al tribunal competente, en tanto el art. 198 determina que “Corresponde a la Corte Suprema de Justicia y a los tribunales inferiores de la Nación el conocimiento y decisión de las causas que versen sobre navegación aérea o comercio aéreo en general y de los delitos que puedan afectarlos”. Asimismo, la Ley 13.998, que establece la organización de la Justicia Nacional, precisa en el art. 42 que los Jueces Nacionales de Primera Instancia en lo Civil y Comercial de la Capital Federal ‘Conocerán además de las causas que versen sobre hechos, actos y contratos:...b) Regidos por el derecho de la navegación y el derecho aeronáutico’. De este modo, la literalidad de las normas citadas, que aluden a la aeronavegación en general, nos lleva a concluir que resulta aplicable la normativa especializada y autónoma en la materia que establece la intervención del fuero federal,

*mediando un criterio amplio de interpretación sobre su alcance. Autorizada doctrina ha sostenido en relación al art. 198 Código Aeronáutico que ‘...aunque la redacción de esta norma, virtual reproducción del art. 183 del Código anterior (ley 14.307), no es la mejor, sus términos permiten afirmar que ellos consagran en forma amplia la jurisdicción federal ratione materiae. Para nosotros en forma genuina y clara (...) la circunstancia de que para resolver algunos problemas planteados en materia de responsabilidad deba recurrirse a normas de derecho común, no implica rechazar la aplicación del Derecho Aeronáutico, y menos negar el fuero federal. Efectivamente el art. 198 no está diciendo que la competencia federal se declara por cuestiones previstas por normas del Código Aeronáutico, sino simplemente se refiere a ‘causas que versen sobre navegación aérea’, que equivale a considerar la naturaleza de la actividad como decisiva en la atribución de competencia’ (Romero Basaldúa, Luis C., *Temas de Derecho de la Navegación Marítima y Aérea*, Córdoba, 2001, Marcos Lerner Editorial, p. 95, citado por Ford Ferrer Guillermo C., *Tratado de Derecho Federal y Leyes Especiales*, La Ley, 2013, pág. 798/799). Sobre la base de la amplitud de la fórmula empleada en el art. 198 del Código, algunos autores destacan la singular naturaleza de la materia aeronáutica y el particular tratamiento que por analogía con el derecho marítimo tiene en el orden constitucional (PALMIERI, Ivana A., *Competencia y derecho aeronáutico— Transporte aéreo*, La Ley 1993-B, 225), y otros que, en la misma línea, asumen como válido el criterio interpretativo amplio antes reseñado (FOLCHI, Mario: *La competencia judicial en materia aeronáutica*, LLBA 2005 (julio), 646) (Loutayf Ranea, Roberto G. - Solá, Ernesto, *Competencia en materia aeronáutica*, LA LEY 17/12/2015, 7 - LA LEY2016- A, 33). V. La solución propuesta no implica desconocer la existencia de una posición*

contraria, que fuera asumida en las instancias ordinarias por los tribunales intervinientes en la presente causa y avalada por el Ministerio Público Fiscal, con sustento en la adopción de una tesis restrictiva sobre la competencia federal en casos como el que nos ocupa. (...) Desde esta mirada, se postula que el fuero de excepción resultaría operativo sólo en las causas que atañan con exclusividad a la aplicación de la legislación aeronáutica, excluyéndose aquellos procesos que también se encuentran fundados en el derecho privado y en la ley de defensa del consumidor, cuya competencia adjudican a la justicia ordinaria. (...) Sin embargo, el análisis de la cuestión propuesta a la luz de la actual jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia de la Nación, nos conduce a reafirmar la solución propuesta. En efecto, el Cíbero Tribunal ha adoptado sobre el tópico en debate una interpretación literal de la normativa aplicable, ponderando la aplicación de un criterio amplio a la hora de considerar la operatividad del fuero de excepción en materia de transporte aeronáutico, sin erigirse en óbice la circunstancia de fundarse el reclamo, concurrentemente, en la legislación común. Examinados los antecedentes jurisprudenciales sobre el tópico desde el año 2006 a la fecha de la presente impugnación, se advierte un temperamento invariablemente sostenido a favor del fuero de excepción en supuestos en que se encuentra involucrada materia aeronáutica. Los casos versan sobre asuntos variados, ya que involucran daños y perjuicios derivados del incumplimiento de un contrato internacional de transporte aéreo, reintegro de pasajes debido a cancelación anticipada de viaje y cobro de un cargo en virtud de la modificación de la fecha del pasaje, reclamo de una compañía aérea por sumas de dinero impagas en concepto de cargos de emisión y/o utilización de pasajes aéreos y de los servicios prestados en las rutas aéreas adquiridas, daños derivados de la compra de un pasaje aéreo que

nunca fue recibido a pesar de haber sido pagado y trato discriminatorio con motivo de un vuelo aerocomercial(cfr. Triaca, Alberto Jorge c/ Southern Winds Líneas Aéreas S.A. s/ daños y perjuicios, 11 de julio de 2006; Civelli, Silvia c/ Iberia Línea Aérea de España s/ daños y perjuicios, 5 de mayo de 2009; Zulaica, Alberto Osear el Air Europa Lineas Aéreas S.A. y otro cumplimiento de contrato, 29 de diciembre de 2015; Mac Gaul, Marcia Ivonne c/ Lan Airlines S.A. s/ acciones Ley de Defensa del Consumidor, 11 de julio de 2019; Soiffer, Miguel y otro c/ American Express Argentina S.A. y otro s/ ordinario, 11 de junio de 2020; Araya, Gabriela Andrea c/ United Airlines Inc. s/ incumplimiento de contrato, 3 de diciembre de 2020; González, Aníbal Gabriel c/ Casopeia Viajes y Turismo y otro s/ Ley de Defensa del Consumidor, 22 de diciembre de 2020). Haciendo suyos los argumentos del Procurador Fiscal, la Corte sostuvo en todos estos casos, que incumbe al fuero federal el juzgamiento de los asuntos relacionados principalmente con el servicio de transporte aéreo comercial (...)

La competencia federal fue recientemente ratificada en el marco de una acción de daños y perjuicios derivados del incumplimiento de un contrato de transporte aéreo en el que se reclamó el resarcimiento de daño directo, daño moral y punitivo (CSJN, “Goya, Rocío Ayelén y otro c/ Aerovías de México SAC de CV s/ daños y perjuicios”, 28 de febrero de 2023). No resulta ocioso señalar que el temperamento del Alto Cuerpo Nacional se impone no sólo por razones de economía procesal, sino por la autoridad moral que invisten las decisiones emanadas de dicho órgano judicial como supremo intérprete de la Constitución y de las leyes nacionales que en su consecuencia se dicten. De tal manera, se concluye que la competencia de excepción opera en todos aquellos supuestos en que se ventilen reclamos atinentes a la prestación del servicio de transporte aéreo comercial. VII. La intervención del fuero de excepción surge asimismo de

la aplicación de la normativa consumeril. En efecto, el art. 63 LDC dispone 'Para el supuesto de contrato de transporte aéreo, se aplicarán las normas del Código Aeronáutico, los tratados internacionales y, supletoriamente, la presente ley'. La doctrina ha interpretado el texto de la norma y delimitado el concepto de 'ley supletoria', definiéndola como aquella '...que complementa o reemplaza. Aquel que rige sólo para el caso de que no exista disposición expresa en el sistema considerado principal. Así, el Derecho Civil se aplica supletoriamente en materia mercantil, para casos no regulados expresamente en el Código de Comercio' (Picasso-Vázquez Ferreyra, Ley de Defensa del Consumidor. Comentada y Anotada, La Ley, Tomo I, 2009, p. 749). El autor citado señala que '...la Ley 24.240 se aplica en tanto y en cuanto la legislación específica en materia aeronáutica no contemple, o regule de manera incompleta, etc., el tema y que por cualquier razón se encuentren vulnerados los derechos constitucionales de los usuarios' (Picasso-Vázquez Ferreyra, ob. cit, p. 749). Pues bien, analizada la normativa específica se advierte que los daños y perjuicios derivados por la cancelación unilateral del contrato aéreo internacional encuentra regulación expresa en el art. 150 del Código Aeronáutico y en el art. 12 de la Resolución 1532/98. En efecto, regulan el supuesto en que el transportador cancele el vuelo, a la vez que determina los derechos del pasajero. La primera de las normas prevé 'Si el viaje previsto hubiese sido interrumpido o no se hubiese realizado, el pasajero tiene derecho al reembolso de la parte proporcional del precio del pasaje por el trayecto no realizado y al pago de los gastos ordinarios de desplazamiento y estadía, desde el lugar de aterrizaje al lugar más próximo para poder continuar el viaje, en el primer caso, y a la devolución del precio del pasaje en el último....'. Asimismo, el art. 12 de la resolución citada determina que 'a) Si debido a circunstancias

operativas, técnicas o de índole comercial, el transportador cancela o demora un vuelo o la entrega de equipaje por más de CUATRO (4) horas, o deniega el embarque porque no puede proporcionar espacio previamente confirmado (overbooking o sobreventa), o no puede hacer escala en el punto de parada-estancia o de destino del pasajero, o causa a un pasajero la pérdida de un vuelo de conexión para el que tenía una reserva confirmada, el pasajero, tendrá el derecho a:- su inclusión obligatoria en el vuelo inmediato posterior del mismo transportador para su destino, o- al endoso de su contrato de transporte, incluyendo conexiones con espacio confirmado, cuando sea aceptable para el pasajero, o- a ser reencaminado por otra ruta hacia el destino indicado en el contrato, por los servicios del transportador o en los servicios de otro transportador, o por otro medio de transporte, en estos últimos casos sujeto a disponibilidad de espacio...’. Y a continuación, el art. 13 de la resolución citada prevé en su inc. b) los reintegros por causas no imputables al pasajero. De este modo, la aplicación del fuero especializado resulta insoslayable en el caso concreto. La afirmación apuntada se ve reforzada con motivo del veto que por Decreto N° 565/2008 se dispuso frente a la pretendida derogación del art. 63 de la 24.240, mediante el argumento -según surge de los considerandos de su texto- de que las normas y reglas protectorias y correctoras de la ley 24.240, no constituyen normas de fondo sino que son ‘...complementarias y no sustitutivas de la regulación general contenida en los códigos y la legislación vigente’. En definitiva, resulta competente para entender en la presente causa la justicia federal. (...).’.-

Sentado lo anterior y en razón de que el fallo precedentemente reseñado ha dilucidado la cuestión aquí controvertida, es que procede entonces estar a lo dispuesto por el Máximo Tribunal en su resolutorio, en tanto, de los

lineamientos allí fijados surge la competencia de la justicia federal para entender en los casos como el que nos ocupa.-

Y es que la tal decisión se impone por razones de economía procesal y autoridad del fallo emanado del Tribunal Címero, el que brinda íntegra respuesta a cada uno de los agravios expuestos por el apelante.-

Conteste con lo expuesto precedentemente, la Sra. Fiscal de Cámaras Civiles dictaminó que procede el rechazo de la apelación interpuesta en virtud de estrictas razones de economía procesal, debiendo seguirse los lineamientos trazados por el Tribunal Superior de Justicia en autos “Valesio”, en especial el criterio de interpretación amplio asumido en la materia.-

Consecuentemente, corresponde rechazar el recurso de apelación interpuesto por la parte actora y confirmar el proveído impugnado.-

IV.- A mérito de la existencia de criterios jurisprudenciales disímiles sobre el tema y ausencia de contraparte debe disponerse que la tramitación en la Alzada sea sin costas (art. 130, *in fine*, C.P.C.), lo que así se decide.

Por lo expuesto y lo dispuesto en el art. 382 del CPC,

SE RESUELVE: Rechazar el recurso de apelación interpuesto por la parte actora, en subsidio del de reposición y, en consecuencia, confirmar el decreto impugnado, sin costas.-

Protocolícese y hágase saber.-

Texto Firmado digitalmente por:

ZARZA Alberto Fabian

VOCAL DE CAMARA

Fecha: 2024.08.07

SIMES Walter Adrian

VOCAL DE CAMARA

Fecha: 2024.08.07