**PLANTEA CUESTIÓN DE COMPETENCIA POR VÍA INHIBITORIA.**

Señor/a Juez Federal:

**Diego FERRARI**, abogado, inscripto al T° 74 F° 108 CPACF, en representación de **IBERIA LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, SOCIEDAD ANÓNIMA OPERADORA, SUCURSAL ARGENTINA,** con domicilio constituido en la calle Cerrito 1186, Piso 8° de esta Ciudad (Estudio CAMBIASO & FERRARI - Zona de Notificaciones N°16), domicilio electrónico 20244255079, ante V. S. me presento y digo:

**1. PERSONERÍA.**

Tal como lo acredito con la copia simple del poder judicial que acompaño, el que declaro bajo juramento es copia fiel de su original en vigencia, soy apoderado para asuntos judiciales de IBERIA LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, SOCIEDAD ANÓNIMA OPERADORA, SUCURSAL ARGENTINA, con domicilio social inscripto en la calle Carlos Pellegrini 1163 Piso 1°, de la Ciudad de Buenos Aires.

**2. OBJETO.**

Siguiendo expresas instrucciones de mi representada, en mérito de las cuestiones de hecho y derecho que paso a exponer seguidamente, vengo a comparecer ante V. S. y plantear una cuestión de competencia por vía inhibitoria, conforme lo establecido en el Art. 7° y ss. del CPCCN.

**Solicito a V. S. se libre oficio vía DEOX al Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Comercial 13, Secretaría 25** a los efectos de que tome conocimiento del presente planteo a los efectos de evitar un dispendio de jurisdicción, respetar la garantía del juez natural, derecho de defensa e “igualdad de armas” de las partes, todo en miras a la prestación de un buen servicio de justicia.

**3. FUNDAMENTOS.**

**3.1. Hechos relevantes.**

Que mi mandante fue notificado de una demanda en su contra en trámite por ante la Justicia Nacional en lo Comercial, por parte de NUÑEZ ROBERTO ESTEBAN (Expte. No. 14650/2024, Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Comercial 13, Secretaría 25) pretendiendo responsabilizarlo por los siguientes hechos:

El presunto incumplimiento de un contrato de transporte aéreo internacional, consistente en la cancelación de la totalidad de los vuelos de la reserva de la accionante del expediente principal.

El motivo del alegado incumplimiento del contrato de transporte aéreo, es decir, el motivo de la cancelación de los vuelos fue la detección de un error de hecho esencial en la tarifa de mi mandante al momento de expresarla en pesos argentinos, a raíz de un tipo de cambio erróneo aplicado a la paridad euro-peso, con sus consecuentes daños y perjuicios invocados como directos de dicha circunstancia.

Reclama así**, el cumplimiento del contrato, un resarcimiento y la imposición de una multa por la cancelación de sus vuelos.**

Cabe poner de resalto que, según conoce mi mandante, existen varios asuntos por la exacta misma causa que **actualmente tramitan en este Fuero Civil y Comercial Federal: CCF 011683/2024** JUZGADO CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL 3- SECRETARIA Nº 5 DAITCH, ALAN MATIAS C/ IBERIA LINEAS AEREAS DE ESPAÑA SA OPERADORA SUCURSAL ARGENTINA S/TRANSPORTE DE PERSONAS; **CCF 010247/2024** JUZGADO CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL 4- SECRETARIA Nº 8 PRIETO ALMEIDA, GERMAN ADRIAN C/ IBERIA LINEAS AEREAS DE ESPAÑA SA OPERADORA SUCURSAL ARGENTINA S/TRANSPORTE DE PERSONAS; **CCF 010244/2024** JUZGADO CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL 10- SECRETARIA Nº 20 ORTIZ, ALEJO C/ IBERIA LINEAS AEREAS DE ESPAÑA SA OPERADORA SUCURSAL ARGENTINA S/TRANSPORTE DE PERSONAS; **CCF 010242/2024** JUZGADO CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL 6- SECRETARIA Nº 11 MENUTTI, GONZALO JUAN C/ IBERIA LINEAS AEREAS DE ESPAÑA SA OPERADORA SUCURSAL ARGENTINA S/TRANSPORTE DE PERSONAS; **CCF 008684/2024** JUZGADO CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL 4- SECRETARIA Nº 7 ANGULO CANTORE, PEDRO JOAQUIN C/ IBERIA LINEAS AEREAS DE ESPAÑA SA OPERADORA SUCURSAL ARGENTINA S/INCUMPLIMIENTO DE CONTRATO; **CCF 006325/2024** JUZGADO CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL 2- SECRETARIA Nº 4 GROOS, MARIA DEL SOL Y OTROS C/ IBERIA LINEAS AEREAS DE ESPAÑA SA S/INCUMPLIMIENTO DE CONTRATO; **CCF 005947/2024** JUZGADO CIVIL Y COMERCIAL FEDERAL 10- SECRETARIA Nº 19 KOJUSNER, CORINA C/ IBERIA LINEAS AEREAS DE ESPAÑA SA OPERADORA SUCURSAL ARGENTINA S/INCUMPLIMIENTO DE CONTRATO; CCF 9712/2024 JUZGADO CIVIL Y COMERCIAL

FEDERAL 10- SECRETARIA Nº 19 BUCHELI ESCOBAR, CARLOS ALBERTO Y OTRO c/ IBERIA LINEAS AEREAS DE ESPAÑA S.A. OPERADORA (SUCURSAL EMPRESA EXTRANJERA) s/ORDINARIO.

Reitero, V. S., todas estas acciones tienen idéntica base fáctica que la que la accionante del proceso "principal" malamente inició ante la justicia civil ordinaria, **situación que debe ser reencausada por intermedio de esta inhibitoria.**

**3.2. <u>La competencia material de la Justicia en lo Civil y Comercial Federal para entender en dichas actuaciones.</u>**

3.2.1. La parte actora del proceso *supra* citado sostiene que la competencia correspondiente a dichos sucesos recae en la Justicia Nacional Comercial, pero omite aplicar las reglas de competencia consagradas en la legislación vigente y aplicable a la causa judicial *supra* referenciada.

Reglas que determinan, en forma inequívoca, la competencia de V. S., sumado a ello la vasta jurisprudencia y doctrina existente en el mismo sentido que el de esta pretensión.

Al presente caso se le aplican los parámetros de responsabilidad establecidos en el "Convenio para la Unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional" suscripto en la Ciudad de Montreal el 28 de mayo de 1999.

Los incidentes relatados por la parte actora, que dan origen a la presente causa, sucedieron con posterioridad a la sanción de la Ley 26.451, por lo tanto se dan las condiciones temporales previas que permiten su aplicación al presente caso.

Por otro lado, ya dentro de lo normado por el Convenio de Montreal, el Art. 1° determina su ámbito de aplicación:

"*El presente Convenio se aplica a todo transporte internacional de personas, equipaje y carga efectuado en aeronaves, a cambio de una remuneración".* Se entiende, según el segundo inciso del mismo Art., que: "*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".*

La relación jurídica entre los pasajeros y el transportista aéreo, en este caso está reglada, principalmente, por el contrato de transporte aéreo de personas y carga y por el Convenio de Montreal de 1999, aprobado por la Ley 26.451.

Ello trae como consecuencia la aplicación de ciertos estándares legales relaciones con la competencia del tribunal que debe entender en cualquier controversia que se suscite entre las partes del contrato de transporte aéreo.

El Art. 33° del Convenio de Montreal de 1999 establece que:

*"1. 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, sea ante el tribunal del lugar de destino".*

3.2.2. La regla general del Art. 5° del CPCCN delimita la competencia signando quien será su juez natural, por vía de pretensión.

No resulta difícil en este caso observar que, atento la síntesis arriba expuesta en el punto que antecede, resulta de aplicación lo normado por el Art. 42 de la Ley 13.998 del año 1950, al indicar que los **Juzgados en lo Civil y Comercial Federal** (conforme el Decreto/Ley 12.985/58):

***"Conocerán además de las causas que versen sobre hechos, actos y contratos…b) Regidos por el derecho de la navegación y el derecho aeronáutico".*** El resaltado me pertenece.

**En este sentido,** es conteste con lo resuelto por las normas orgánicas de la justicia nacional, lo resuelto por el Código Aeronáutico:

*"ARTICULO 198. – 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."*

En esta inteligencia, destaco que el Código Aeronáutico en su artículo 2º establece que:

*"Si una cuestión no estuviese prevista en este código,* ***se resolverá por los principios generales del derecho aeronáutico y por los usos y costumbres de la actividad aérea; y si aún la solución fuese dudosa, por las leyes análogas o por los principios generales del derecho común****, teniendo en consideración las circunstancias del caso (…)".*

En virtud de ello, aun cuando el caso no tuviera solución prevista en la normativa específicamente aeronáutica, antes de recurrir a la legislación civil o de consumo, debe evaluarse a la luz de los usos y costumbres de la actividad aérea, que priman sobre la normativa de derecho común.

Corresponde agregar que los accionantes fundan su pretensión en el art. 42 de la Constitución Nacional y en la ley 24.240, pero dicha ley específicamente establece que "*para el supuesto de contrato de transporte aéreo, se aplicarán las normas del Código Aeronáutico, los tratados internacionales y, supletoriamente, la presente ley*" (art. 63).

Cabe recordar entonces que, mediante la reforma introducida por la ley 26.361, se pretendió derogar dicha previsión (art. 32), pero ese artículo fue observado por el Poder Ejecutivo Nacional, dado que "*la promulgación del proyecto de reforma a la Ley de Defensa del Consumidor que incluya la derogación prevista en su Artículo 32, dejaría en pugna el principio de orden constitucional que otorga prioridad a los Tratados Internacionales sobre el orden interno, quedando inmediatamente sujeta a revisión judicial su aplicación. Que sumado a las razones técnico-jurídicas antedichas, de aprobarse la derogación propuesta, acarrearía inseguridad jurídica tanto a las empresas nacionales, (...) como a las internacionales que operan en la República Argentina, a las cuales se las pretendería alcanzar con normas de derecho interno inspiradas en un régimen infraccional, excluyendo a las normas uniformes, internacionales y vigentes"* (Decreto PEN No. 565/2008).

En ese sentido, pongo de relieve que el Código Aeronáutico determina que "*el concepto 'aeronáutica comercial' comprende los servicios de transporte aéreo y los de trabajo aéreo*" (art. 91 de la ley 17.285), y que se considera servicio de transporte aéreo a "***toda serie de actos*** *destinados a trasladar en aeronave a personas o cosas, de un aeródromo a otro*" (art. 92), es decir que:

Hablar de aeronáutica comercial es equivalente a decir toda serie de actos destinados a trasladar personas o cosas por aire. En razón de ello, en la medida de que la ley no distingue, "*toda serie de actos*" abarca todas las etapas del contrato de transporte aéreo: negociaciones previas, celebración del contrato, ejecución, inejecución, postventa e incidencias emergentes del contrato.

Entonces, la materia que ocupa al caso denunciado -**derecho aeronáutico y comercio aéreo**- corresponde al resorte de la Justicia Federal, **en la medida de que la definición transcripta es clara, concreta y abarca a TODA SERIE DE ACTOS destinados al traslado de personas o cosas vía aérea.**

Es que de ninguna manera podrá considerarse excluido[1] de semejante disposición legal a un acto tan fundamental como al de la celebración del contrato de transporte aéreo y, por supuesto, sus condiciones; tal como de igual manera tampoco podrá excluirse a su ejecución o falta de ejecución (por las razones que sean, por ejemplo, la pandemia) o ejecución parcial o demorada.

Ello se traduce, para el caso señalado en los puntos anteriores, en el reclamo por los daños y perjuicios emergentes de la inejecución de un contrato de transporte aéreo ejercido por la parte actora.

Es en este entendimiento que **V. S. resulta incompetente para entender en las presentes actuaciones, en tanto la materia es de único y exclusivo resorte de la Justicia Civil y Comercial Federal.**

**Tal es así que no reviste actualidad una discusión en torno a si las normas emergentes del derecho de consumo son materia federal o de derecho común, puesto que en el ámbito de la competencia de los tribunales esta no es una cuestión dirimente.**

Para ello, solicitamos se observe lo previsto en el Art. 75 inciso 12° de la Constitución Nacional, puesto que allí queda puesto de resalto y en forma inequívoca lo expuesto en el párrafo antecedente:

---

[1]La norma es clara al respecto, no debiendo entonces distinguirse donde la ley no lo hace. CSJN C. 584. XLVII. COM10/12/2013 *in re* "ANDREUCHI LUIS ANTONIO c/ CLUB ATLETICO NEWLLS OLD BOYS Y OTRO s/EJECUTIVO". "…*importaría por parte del Tribunal efectuar distinciones donde la norma no lo hace, ante lo cual corresponde recordar el conocido adagio ubi lex non distinguit, nec nos distingueredebemus, que encuentra su razón de ser, en que si el legislador hubiera querido hacer distinciones, lejos de expresarse en términos genéricos hubiese hecho las salvedades o excepciones pertinentes".*

*"Dictar los Códigos Civil, Comercial, Penal, de Minería, y del Trabajo y Seguridad Social, en cuerpos unificados o separados,* ***sin que tales códigos alteren las jurisdicciones locales, correspondiendo su aplicación a los tribunales federales o provinciales, según que las cosas o las personas cayeren bajo sus respectivas jurisdicciones****…".*

V. S., la cuestión dirimente deben ser las cosas o las personas que cayeren bajo la jurisdicción de un tribunal, (en este caso, mi mandante, **empresa de transporte aerocomercial de personas, carga y correo**) sin que las leyes y/o códigos a aplicar alteren las jurisdicciones locales correspondientes.

El precedente del Máximo Tribunal "Flores Automotores"[2] así lo ha resuelto:

*"La ley 24.240 integra el derecho común, toda vez que resulta complementaria de los preceptos contenidos en los Códigos Civil y de Comercio, por lo que, tal como lo establece el art. 75 inc. 12 '...no altera las jurisdicciones locales, correspondiendo su aplicación a los tribunales federales o provinciales, según las cosas o las personas cayeren bajo sus respectivas jurisdicciones..."".*

Es por eso que, en definitiva, la eventual aplicación residual de la Ley 24.240 para este caso -tamizada por la preminencia del Art. 63 de dicha Ley- no altera en lo más mínimo la indiscutida competencia federal **establecida por Ley**, verbigracia Art. 75 inc. 12 CN y Art. 198 Código Aeronáutico que atribuye el fuero Federal, **sin distingos[3]**, **al mentado comercio aéreo.**

Se menciona la ausencia de distingos en la órbita del Código Aeronáutico, pues esta se erige como factor impeditivo de la aplicación por analogía[4]de las leyes atinentes a la industria de las telecomunicaciones, en particular la Ley 27.078, pues las excepciones allí contempladas -Art. 4°- **no existen** en el caso del Derecho Aeronáutico.

Así se ha dicho que la exégesis de las normas legales debe practicarse sin violencia de su letra y de su espíritu, con el propósito de

---

[2]CSJN Fallos: 324:4349.

[3] Esta aclaración, para establecer desde este punto que no resulta aplicable al caso vía analogía lo establecido para casos de la industria de telecomunicaciones, Ley 27.078, pues dicha industria cuenta con excepciones que el Derecho Aeronáutico **no contempla.**

[4]Art. 2° Código Aeronáutico.

efectuar una interpretación que no resulte ajena a lo que la ley establece[5], desde que la primera fuente de hermenéutica de la ley es su letra[6]. Si la ley emplea determinados términos, la regla de interpretación más segura es la de que esos términos no son superfluos, sino que han sido empleados con algún propósito, por cuanto, en definitiva, el fin primordial del intérprete es dar pleno efecto a la voluntad del legislador[7].

Finalmente, se respalda la tesitura expuesta vía aplicación por analogía del Derecho de la Navegación[8], en la lectura de la más reciente decisión del Cimero Tribunal[9] al respecto -adhiriendo al dictamen del Procurados General de la Nación-:

*"En este punto, interesa recordar que las relaciones jurídicas originadas en la navegación por agua se rigen por las disposiciones de la ley federal 20.094 (Fallos: 314:1848, "Galicia y Río de la Plata Cía. de Seg. S.A."), por las de las leyes y reglamentos complementarios y por los usos y costumbres; y que, en ausencia de normas de derecho de la navegación, y en cuanto no se pudiere recurrir a la analogía, se aplicará el derecho común (art. 1°, ley 20.094). Procede señalar, además, que* ***incumbe al conocimiento de los jueces federales las causas que versen, en general, sobre todo hecho o contrato concerniente a la navegación y al comercio marítimo****; y que ellos son* ***competentes para entender en los casos emergentes de la navegación interjurisdiccional, o que puedan entenderse conexos*** *a ésta (cfse. arts. 2°, inciso 10°, ley 48; y 515, ley 20.094; y doctrina de Fallos: 241:247; "Remolcador Pato Overo"; y 304:1086, "Astilleros Belén de Escobar S.A."; entre varios otros). De ello se sigue que* ***la jurisdicción marítima está concebida de modo tan amplio, que toda excepción a su carácter integral ha de hallarse expresa en la ley, y no debe ser objeto de interpretación extensiva*** *(doctr. de Fallos: 241:247, ya*

[5] CSJN Fallos: 314:1422.
[6] CSJN Fallos: 314:458.
[7] CSJN Fallos: 314:458.
[8]CCF, Sala 2, *in re* PORCHETTO MARCELO PATRICIO c/ AEROVIAS NACIONALES DE COLOMBIA S.A. Y OTROS S/ COBRO DE ASISTENCIA Y SALVAMENTO, del 22/12/08: "*La legislación aeronáutica menciona al "explotador" de la aeronave, pero nada dice –no hay una exclusión expresa sino el silencio- acerca del derecho de quienes fueron los verdaderos ejecutores del socorro aeronáutico. Se impone por tanto, sin que esto implique prescindir de sus textos* ***(porque el texto nada dice y sólo se lo integra en función de principios superiores del Derecho y la aplicación analógica del derecho marítimo, contemplada en el art. 2 del Cód. Aer.)*** *reconocer que todos los participantes en la aventura aérea de la asistencia (…) están habilitados para demandar el respectivo salario."*
[9] CSJN FRE 12650/2019/CS1. "Wingeyer, Carlos Érico c/ Aime, Oscar Reinaldo y otros s/ daños y perjuicios". 05.07.2022.

*cit.; 308:2164, "A.S.T.A.R.S.A."; y 311:1712, "Estado Nacional - Secretaría de Marina Mercante", en lo pertinente)".* El resaltado me pertenece.

**3.3. <u>La procedencia de la inhibitoria entre la Justicia Civil y Comercial Federal y la Justicia Nacional Comercial.</u>**

3.3.1. V. S., con el objeto de anticipar planteos que ya han sido resueltos por el Superior en causas análogas, corresponde en este acápite, en forma muy breve, reafirmar que la locución *circunscripción judicial* establecida por el Art. 7° del CPCCN como presupuesto de hecho, que podría ser emparentada a una cuestión meramente territorial, **constituiría en caso de pretender sostenerla, una interpretación errada y aún *anacrónica* del precepto procesal, a la luz de la organización histórica de la justicia, sus antecedentes y jurisprudencia.**

3.3.2. Cabe así preguntarse ¿por qué se le atribuiría una naturaleza exclusivamente territorial a la locución "circunscripción judicial"[10] cuando al hacerlo se estaría omitiendo las características particulares de los **tres distintos circuitos judiciales que conviven en esta Ciudad**?

¿Por qué la órbita judicial despierta tantas contradicciones y confusiones?[11] Si es en esta misma Ciudad que concurren Legislatura porteña y Congreso de la Nación, Presidente y Jefe de Gobierno y también ambos tribunales, locales y nacionales (con competencia en materia ordinaria o federal), para el ejercicio de la jurisdicción.

Sin dudas, que por ello debemos entender como anacrónica y desacertada a la visión que adopte adoptar un enfoque únicamente territorial y omita un verdadero análisis de las cuestiones puestas de resalto en esta misma pieza.

---

[10] Es muy relevante analizar en este sentido al Art. 12° de la Ley 4055 vigente hasta el día de hoy. De aplicar un criterio exclusivamente territorial a la locución "circunscripción judicial" estaríamos afirmando que un vecino de San Juan, debiendo litigar en CABA (ambos partes de la 1era circunscripción) no sufriría daño alguno debiendo litigar en la Capital de la República -y no podría intentar una inhibitoria- por habitar la misma circunscripción territorial, aún distanciada por cientos de kilómetros.

[11] Ver CSJN, "Bazán": *"…Que a cuatro años de la mencionada exhortación* (CSJN 2015 "CORRALES")*, a veintitrés de la sanción de la constitución porteña y a veinticinco de la reforma de la Constitución Nacional, el panorama actual muestra que el Gobierno Nacional y el Gobierno de la Ciudad han avanzado mínimamente en las gestiones tendientes a concretar de manera íntegra y definitiva la transferencia de la justicia nacional ordinaria al ámbito que constitucionalmente le corresponde. La Ciudad permanece por esa razón con sus instituciones inconclusas; detenta un poder ejecutivo y una legislatura propios en pleno funcionamiento, pero no tiene aún en marcha un poder judicial completo".*

Es cierto si, que para supuestos determinados la CSJN -a partir de la ley nacional N° 13.998 (proveniente de la reforma constitucional de 1949)- ha realizado una suerte de equiparación entre los tribunales nacionales con asiento en la Ciudad de Buenos Aires pertenecientes al fuero federal y los denominados nacionales ordinarios.

Alterini y Presti señalan que la equiparación o confusión que actualmente existe entre el fuero federal y los tribunales nacionales ordinarios de la Capital Federal fue generada por la ley nacional 13.998, ya que *"históricamente, en el modelo de justicia organizado por los art. 100 y 101 de la Constitución Nacional de 1860 los jueces que ejercían la competencia ordinaria en la Capital Federal no formaban parte de la justicia federal. Esos artículos, cuya vigencia fue suprimida, únicamente, durante la reforma constitucional de 1949 y retomada a partir de la reforma 1957"*.[12]

Anteriormente, tal como ocurrió en el modelo de donde fueron tomados los arts. 100 y 101 de la CN de 1860, actuales 116 y 117, **los jueces que ejercían competencias locales en el ámbito de la ciudad capital de la Nación no integraban el Poder Judicial federal**.

El art. 94 de la Constitución de 1949 integró a los jueces de la Ciudad de Buenos Aires con competencias ordinarias al Poder Judicial de la Nación y la ley nacional N° 13.998, citada más arriba, reglamentó dicha cláusula constitucional. A partir de ese momento cupo decir que todos eran jueces de la Nación, por oposición a los jueces de provincia.

No obstante ello, la reforma de 1994 procedió en sentido originario devolviendo al pueblo de la Ciudad de Buenos Aires las potestades jurisdiccionales de las que había sido privado. **En este contexto, los jueces nacionales ordinarios ejercen competencias de la Ciudad Autónoma contempladas en el Art. 129 de la CN que les ha reservado la ley 24.588**. Esto es, potestades que toma la Nación en ejercicio de su discrecionalidad legislativa, hasta tanto exista un acuerdo entre Nación y Ciudad que permita dar plena operatividad al citado art. 129 de la CN.

3.3.3. Así las cosas, el hecho de que coexistan las jurisdicciones Nacional Ordinaria y de la Ciudad de Buenos Aires, sumado a las interpretaciones antagónicas de los preceptos constitucionales de los

[12] Alterini, Juan Martín - Presti, Daniel Agustín, La Justicia Nacional Ordinaria con asiento en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Cuestiones institucionales, jurídicas y constitucionales, La Ley 19/03/2010, 19/03/2010, 1 - LL 2010-B, 976.

artículos 75, inc. 12 y 116, además de los debates doctrinarios, **ha generado un abultado número de conflictos de competencia y de jurisdicción**.

En la especie, ha generado que por intermedio de la primacía de un criterio meramente territorial (que es equivocado) se ignore completamente la realidad incontrastable de autos: La existencia de una distinta circunscripción judicial (y no únicamente "circunscripción territorial", locución que la norma procesal no emplea) en el mismo ámbito de la Ciudad de Buenos Aires.

Esta **convivencia de sistemas judiciales distintos a su vez hace admisible una inhibitoria.**

En este sentido la Excelentísima Cámara de Apelaciones del fuero ha resuelto en varias oportunidades que:

*"…lo cierto es que la norma no refiere específicamente a circunscripciones "territoriales", sino "judiciales", circunstancia que, al presente, impone una solución diferente. No escapa a este Ministerio Público Fiscal que tanto el fuero nacional en lo civil y comercial federal — ante el que Jetsmart Airlines S.A. formuló la inhibitoria bajo análisis—, como el fuero nacional en lo comercial —ante el cual tramita la causa N° 13.422/21, respecto de que versa la cuestión de competencia suscitada— se encuentran ubicados en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Sin embargo, ello no resulta suficiente para postular la improcedencia formal de la vía intentada, dado que, adoptar esa tesitura implicaría desconocer la manera en que se encuentra organizado nuestro sistema judicial. En efecto, la Constitución Nacional creó un doble orden judicial, de acuerdo con el cual, en el país, existen, por un lado, una justicia federal que ejerce sus atribuciones en todo el territorio de la República Argentina con respecto al conocimiento de los asuntos mencionados por el artículo 116 de la Carta Magna "y sin esa limitación en los lugares sometidos a la potestad del Gobierno Nacional; y, por otro lado, una justicia ordinaria o común que ejerce sus funciones a través de los órganos judiciales que cada provincia debe crear y organizar con prescindencia del gobierno central (CN, arts. 5º, 121, 123 y 126) y cuya competencia abarca el conocimiento de todos los asuntos regidos por el derecho común y local, con las limitaciones establecidas por el art. 75, inc. 12 de la Constitución Nacional" (Palacio, Lino Enrique, Manual de Derecho Procesal Civil, Vigésima primera edición, actualizada por Camps, Carlos Enrique, Abeledo Perrot, 2016, Capítulo VI, § I. Organización judicial).*

*Respecto de la Capital Federal, ya en el año 1886 la Corte Suprema dejó sentado que la jurisdicción de los jueces federales difería sustancialmente de la de los jueces del territorio de la Capital, "pues los primeros ejercen una jurisdicción de excepción, limitada a los casos enumerados en el [entonces vigente] artículo 100 de la Constitución nacional, mientras que los segundos ejercen la jurisdicción ordinaria que el poder legislativo les confiere y que puede este ampliar o restringir según lo creyere conveniente" (Fallos: 30:112). En tanto, recientemente, el Máximo Tribunal precisó que "la reforma de 1994 entendió que la Ciudad Autónoma de Buenos Aires debía ser considerada prioritariamente como 'ciudad constitucional' y solo subsidiaria y excepcionalmente, en cuanto se comprometieran los intereses federales, como territorio _____ sujeto a normas y jurisdicción de ese tipo". Y que "la 'capitalidad' —y por extensión la federalización— de la Ciudad de Buenos Aires es la excepción; la regla es la prevalencia del ejercicio regular de sus competencias locales" (Fallos: 344:809). Siguiendo esta línea argumental, entiendo que más allá de la valoración personal que cada uno pueda tener de ella, la decisión que aquí se adopte no puede desconocer esa doctrina ni, en particular, aquella sentada por el Máximo Tribunal en los precedentes "Sapienza" (Fallos 340:103), "Corrales" (Fallos: 338:1517) y "N.N. y otros s/ averiguación de delito - Damnificado: Nisman, Alberto y otros" (Fallos: 339:1342) —entre otros—, en cuanto se postuló que "…a los efectos de dirimir cuestiones de competencia, no corresponde equiparar a los tribunales nacionales ordinarios con los federales ya que no puede soslayarse que el carácter nacional de los tribunales ordinarios de la Capital Federal es meramente transitorio", y que "la atribución de competencia a un tribunal perteneciente a la justicia nacional ordinaria en desmedro de un tribunal federal configura la denegatoria del fuero federal". A partir de tales premisas, teniendo en cuenta los fueros involucrados en la presente contienda —nacional en lo civil y comercial federal, por un lado, y nacional en lo comercial, por el otro—, opino que la vía de inhibitoria aquí promovida es formalmente procedente…".*[13]

**3.4. <u>La inveterada jurisprudencia en materia de comercio y transporte aéreo que imponen la competencia de V. S. en las actuaciones iniciadas por la reclamante.</u>**

[13] CCF Sala I CCF 7153/2022/CA1 -I- "JETSMART AIRLINES SA S/ SOLICITUD DE INHIBITORIA" 20.10.2022. Del dictamen del fiscal al que remite.

3.4.1. Así, el postulado de mi mandante que ha motivado el presente conflicto de competencia por vía inhibitoria no es antojadizo, sino que, por el contrario, puede vérselo reproducido en forma sostenida y reiterada en las profusas decisiones del Máximo Tribunal y en distintos fueros, incluyendo la Excelentísima Cámara Civil y Comercial Federal, Comercial de la Nación, Contencioso Administrativo y Tributario de esta Ciudad, etc.

3.4.2. El Máximo Tribunal se ha mantenido inalterado en su postura en lo que respecta al tema que ocupa a la presente acción.

Así, las cuestiones atinentes a la navegación aérea y a la actividad aerocomercial en general, corresponden al conocimiento de la Justicia Federal.

Esto puede verificarse en razón de los precedentes que, abarcando diversas bases fácticas, se han inclinado por hacer prevalecer la competencia determinada desde hace más de 60 años por las leyes de la República Argentina.

Veremos seguidamente diversos supuestos, para terminar con los profusos antecedentes vinculados a las cuestiones conducentes para la presente inhibitoria.

Veamos:

*"Es competencia de la justicia federal la acción referida a la responsabilidad por el equipaje transportado en un viaje aéreo, pues 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)".*[14]

*"Es competente el fuero nacional en lo civil y comercial federal si el amparo por mora tendiente a obtener pronunciamiento respecto de la vigencia y aplicabilidad del decreto 2538/91 -norma que integra el derecho*

[14] Fallos: 324:1792. Lo Manno, Marcelo F. c/ V.A.S.P. Líneas Aéreas y otro s/ daños y perjuicios. Competencia N° 61. XXXVII.30/05/2001.

*aeronáutico- está vinculado, en razón de la materia, con la explotación de aeronaves y con la legislación específica que la rige".*[15]

*"Corresponde declarar la competencia del fuero de excepción para conocer de la denuncia por la posible infracción de normas establecidas en el Código Aeronáutico, vinculadas con la inscripción, matriculación y nacionalidad de las aeronaves, pues se trata de delitos cuya comisión afectaría directamente la navegación aérea y por tal motivo, de acuerdo con lo establecido por el art. 198 de aquel cuerpo legal, surten la jurisdicción federal"*. Del dictamen de la Procuración General, al que remitió la Corte Suprema.[16]

*"En atención a que de acuerdo con la declaración brindada por la auxiliar de cabina del vuelo, Janina Antonia Z, la interrupción del despegue de la aeronave se habría originado a partir de que el comandante tomara conocimiento, por su intermedio, de que M. agredía con golpes y amenazas a su pareja (cf. fs. 2), estimo que los hechos de lesiones agravadas que son objeto de esta controversia habrían afectado de manera directa la navegación aérea en los términos del artículo 198 del Código Aeronáutico, por lo que corresponde a la justicia de excepción asumir su investigación (Fallos: 326:4598 y sus citas, entre otros)".* Del dictamen de la Procuración General al que la Corte remite.[17]

*"Corresponde a la justicia federal -y no al provincial- conocer en los daños y perjuicios derivados del incumplimiento de un contrato internacional de transporte aéreo si las cuestiones se hallan vinculadas con el servicio de transporte aéreo comercial, entendido éste como la serie de actos destinados al traslado en aeronave de personas o cosas, de un aeródromo a otro y por ende, sujetas a las prescripciones del Código Aeronáutico, su reglamentación y normas operativas de la autoridad aeronáutica (artículos 1, 92, 93, 95, 97, 108, 116, 141 y cc. de la ley 17.285), materia que es de competencia de la justicia de excepción".*[18] Del dictamen de la Procuración General al que la Corte remite-

---

[15] Fallos: 324:3999 Aero Sur S.A. c/ Min. de Economía - Subsecretaría de Transporte Aero Comercial s/ amparo por mora. Competencia N° 1486. XXXVII.27/11/2001.

[16] Fallos: 329:5691. FISCAL s/INF. LEY 17285. C. 236. XLII. COM12/12/2006.

[17] Competencia FCR 17513/2019/1/CS1. Martínez, Marcos Antonio Jesús s/ incidente de incompetencia. 10.03.2022.

[18] CIVELLI SILVIA s/DAÑOS Y PERJUICIOS. C. 973. XLIV. COM05/05/2009.

**En efecto, en varias causas análogas a la anterior, y aun cuando las pretensiones se fundaran en la ley 24.240, el Máximo Tribunal Federal ha sostenido el criterio expuesto en "Civelli" al resolver que**:

"…*la pretensión de la actora tiene su origen en el incumplimiento de un contrato de transporte de pasajeros*", de modo que "*las cuestiones planteadas se hallan principalmente vinculadas con el servicio de transporte aéreo comercial, entendido éste como la serie de actos destinados al traslado en aeronave de personas o cosas, de un aeródromo a otro y por ende, sujetas a las prescripciones del Código Aeronáutico, su reglamentación y normas operativas de la autoridad aeronáutica*", materia que "*es competencia de los jueces federales"*.

Podemos así encontrar dicho criterio en:

i. CSJ 003953/2015/CS001 **"Zulaica, Alberto Oscar c/ Air Europa Líneas Aéreas S.A. y otro/a s/cumplimiento de contrato"**, decisión del 29 de diciembre de 2015;

ii. Competencia CSJ 55/2019/CS1 **"Mac Gaul, Marcia Ivonne c/ Lan Airlines S.A. s/acciones Ley de Defensa del Consumidor"**, sentencia del 11 de julio de 2019;

iii. Competencia CCF 3388/2019/CS1 **"Soiffer, Miguel y otro c/ American Express Argentina S.A. y otro s/ordinario"**, sentencia del 11 de julio de 2020; y

iv. Competencia FTU 14792/2019/CS1 **"González, Aníbal Gabriel c/ Casopeia Viajes y Turismo y otro s/Ley de Defensa del Consumidor"**, sentencia del 22 de diciembre de 2020, entre otros.

v. Competencia CCF 7272/2021/CS1 **"Mitchell, Diego Javier c/ Latam Airlines Group SA y otro s/ incumplimiento de contrato"** sentencia del 08 de noviembre de 2022;

vi. Competencia CCF 1802/2021/CA1-CS1. **"Frohlich, Fernando Daniel y otros c/ Aerovías de México SA de CV s/ incumplimiento de contrato"** sentencia del 23 de agosto de 2022,

vii. CCF 9898/2021 **Cara, Claudia c Flybondi FB** resuelto el 08/11/2022;

viii. CCF 11528/2021 **Sandoval, Lilian c Aerovías del Continente Americano SA** resuelto el 08/11/2022;

ix. CCF 8135/2021 **Macchi, María Anabella c Aerolíneas Argentinas** resuelto el 08/11/2022;

x. CCF 259/2022 **Iglesias, Marcelo c Latam Airlines SA** resuelto el 08/11/2022;

xi. COM 19877/2021 **Formenti, Mirna c Despegar y Otro** resuelto el 08/11/2022;

xii. COM 14296/2021 **Domínguez, Alberto c Turkish** resuelto el 08/11/2022;

xiii. CSJ 2812/2021 **Silva, Mauricio David c Despegar y Otro** resuelto el 08/11/2022;

xiv. CSJ 2272/2021 **Bengolea, Adrián c Aerovías del Continente American SA** resuelto el 08/11/2022;

xv. CSJ 854/2022 **Alonso, Jorge c Aerovías del Continente American SA** resuelto el 08/11/2022;

xvi. CCF **Zizzias, María Alejandra c Lan Argentina SA** resuelto el 23/08/2022;

xvii. COM **Goya, Rocío Ayelen y otro c Aerovías de México SAC de CV** s/ daños y perjuicios resuelto el 28/02/2023.

xviii **COM Guerra Andrea Elizabeth c Despegar.com ar S.A. y otro** resuelto el 08/10/2024.

A mayor abundamiento, destaco que el Máximo Tribunal Nacional **ha resuelto la competencia a favor de la justicia federal en casos como el que nos ocupa, al sostener** -con remisión a lo dictaminado por la Procuración General de la Nación- que*:*

*"... incumbe al fuero federal el juzgamiento de las cuestiones relacionadas, principalmente, con el servicio de transporte aéreo comercial, entendido como la serie de actos destinados al traslado en aeronave de personas o cosas, de un aeródromo a otro, y sujetas, por ende, a las prescripciones del Código Aeronáutico, su reglamentación y las reglas operativas de la autoridad aeronáutica".*[19]

Solicitamos a V. S. prestar especial atención al dictamen del Ministerio Público Fiscal de la Corte ante el Máximo Tribunal en la causa **CCF 9273/2021/CS1 "Giunta Maury, Eliana Paula c/ British Airways PLC SAE y otro s/ sumarísimo"** del 21.02.22:

*"Para resolver las cuestiones de competencia ha de estarse, en primer lugar, a los hechos relatados en la demanda, y después, en tanto se adecue a ellos, al derecho que se invoca como sustento de la pretensión, así como indagar en su origen y naturaleza y en la relación de derecho existente entre las partes (cf. Fallos: 344:3543, "G., M. B."). En el caso, la actora relata que* ***contrató con las demandadas un trayecto aéreo –ida y vuelta– a la ciudad de Londres y que, tras haber quedado abiertos los pasajes en virtud de que los vuelos fueron cancelados en el marco de la pandemia de covid 19****, las accionadas le exigieron en forma abusiva el pago de una suma adicional para reprogramarlos y se negaron a brindarle como alternativa la devolución del dinero. En virtud de ello, la peticionaria demanda una reparación por los daños y perjuicios derivados de tal proceder. Invoca, entre otros preceptos, normas de la ley 24.240, del Código Civil y Comercial, del Código Aeronáutico y de la resolución MEyOySP 1532/1998 (cf. actuaciones incorporadas en formato digital el 14/10/2021). En ese marco, y puesto que, como bien indica el Sr. Fiscal,* ***la cuestión disputada se vincula con el comercio aéreo*** *(v. fs. 5/7),* ***corresponde estar a los dictámenes de esta Procuración General a los que remitió la Corte en los autos*** *S.C. Comp. 973, L. XLIV, "Civelli, Silvia c/ Iberia Línea Aérea de España s/ daños y perjuicios", del 05/05/2009; y CSJ 3953/2015/CSI, "Zulaica, Alberto c/ Air Europa Líneas Aéreas SA y otro/a s/ cumplimiento de contrato", del 29/12/2015 (asimismo, recientemente, FTU 14792/2019/CS1, "González, Aníbal Gabriel c/ Casopeia Viajes CCF 9273/2021/CS1 y Turismo y otro s/ Ley de Defensa del Consumidor", del 22/12/2020; entre muchos otros). Con ajuste a ello,* ***atañe al fuero federal el juzgamiento de los asuntos***

[19]CSJN in re **"Aerolíneas Argentinas SA c/ Trombino, Oscar Fernando s/ cobro de sumas de dinero'**, sentencia del 16/07/2020 y 3/12/2020, **"Araya, Gabriela Andrea c/ United Airlines Inc. s/ incumplimiento de contrato"**- del dictamen del Procurador Fiscal que la Corte hace suyo.

***relacionados principalmente con el servicio de transporte aéreo comercial, entendido como la serie de actos destinados al traslado en aeronave de personas o de cosas, de un aeródromo a otro, y sujetas a los preceptos del Código Aeronáutico, su reglamentación y las disposiciones operativas de la autoridad aeronáutica*** *(cfse. Fallos: 329:2819, "**Triaca**", y CSJ 55/2019/CS1, "Mac Gaul, Marcia c/ LAN Airlines SA s/ acciones Ley de Defensa del Consumidor", decisión del 11/07/19, entre varios otros)".* El destacado me pertenece.

En otro dictamen ante la CSJN, en este caso por diferencias tarifarias, podemos ver que nuevamente se establece con claridad la procedencia de la jurisdicción de excepción:

*"En la causa, el actor refiere que contrató con la demandada un trayecto aéreo de ida y vuelta…y que, tras haberse visto en la necesidad de cancelar el viaje antes de la partida, la empresa le ofreció la posibilidad de dejar los pasajes abiertos a cambio de una penalidad y de abonar, eventualmente, una diferencia tarifaria, opción que aceptó. No obstante, al intentar reprogramar los vuelos, los cargos resultaron más elevados que los informados previamente…En virtud de ello, reclama la reparación de los daños y perjuicios derivados del comportamiento abusivo e ilegal de la Línea Aérea (v. fs. 48/73). En ese marco, y puesto que, como bien lo indican los Señores fiscales, la cuestión disputada se vincula con el comercio aéreo (fs. 140 y 151/152), corresponde estar a los dictámenes de esta Procuración General a los que remitió la Corte en autos S.C. Comp. 973, L. XLIV, "Civelli, Silvia c/ Iberia Línea Aérea de España s/ daños y perjuicios", del 05/05/09; y CSJ 3953/2015/CSI, "Zulaica, Alberto c/ Air Europa Líneas Aéreas SA y otro/a s/ cumplimiento de contrato", del 29/12/15 (más recientemente, FTU 14792/2019/CS1, "González, Aníbal Gabriel c/ Casopeia Viajes y Turismo y otro s/ Ley de Defensa del Consumidor", del 22/12/2020; entre otros). Con ajuste a ello, atañe al fuero federal el juzgamiento de los asuntos relacionados principalmente con el servicio de transporte aéreo comercial, entendido como la serie de actos destinados al traslado en aeronave de personas o de cosas, de un aeródromo a otro y sujetas a los preceptos del Código Aeronáutico, su reglamentación y las disposiciones operativas de la autoridad aeronáutica".*[20]

[20]CSJ 2272/2021/CS1. "Bengalea, Adrián c/ Aerovías del Continente Americano S.A. AVIANCA s/ daños y perjuicios incumplimiento contractual (exc. Estado)". Dictamen del 28.12.2021.

Otro dictamen de suma relevancia emanado del seno de la Procuración General de la Nación, también confirmado por la Corte Suprema indica:

*"En la causa, los actores relatan que contrataron con Aerovías de México un trayecto aéreo -ida y vuelta- a la ciudad de Cancún y que, una vez en destino, luego de haber realizado sin inconvenientes el tramo de ida, la accionada canceló el vuelo de regreso previsto para el 18 de marzo de 2020. Manifiestan que a partir de ese momento y durante doce días quedaron varados y debieron afrontar los gastos de estadía sin recibir respuestas ni auxilio por parte de la demandada, hasta que el día 30 de marzo de 2020 regresaron a Buenos Aires en un avión de la Fuerza Aérea de México, en condiciones infra humanas. Alegan que se han violado los deberes de información y trato adecuado y respetuoso, así como los principios generales de la relación de consumo. Sobre esa base, demandan la restitución de lo abonado por los pasajes cancelados y la reparación de los daños y perjuicios. Citan preceptos del Código Civil y Comercial, del Código Aeronáutico y de la ley 24.240 y la resolución MEyOySP 1532/98, que aprobó las condiciones generales del contrato de transporte aéreo (fs. 24/34). En ese marco, y puesto que, como bien indica el Sr. Fiscal, la cuestión disputada se vincula con el comercio aéreo (fs. 36/37), corresponde estar a los dictámenes de esta Procuración General a los que remitió la Corte en los autos S.C. Comp. 973, L. XLIV, "Civelli, Silvia c/ Iberia Línea Aérea de España s/ daños y perjuicios", del 05/05/2009; y CSJ 3953/2015/CSI, "Zulaica, Alberto c/ Air Europa Líneas Aéreas SA y otro/a s/ cumplimiento de contrato", del 29/12/2015 (asimismo, recientemente, FTU 14792/2019/CS1, "González, Aníbal Gabriel c/ Casopeia Viajes y Turismo y otro s/ Ley de Defensa del Consumidor", del 22/12/2020; entre muchos. Con ajuste a ello, atañe al fuero federal el juzgamiento de los asuntos relacionados principalmente con el servicio de transporte aéreo comercial…".*[21]

Cabe destacar que lo dictaminado aquí fue confirmado por la **Corte Suprema de Justicia de la Nación,** en el caso **"Frohlich, Fernando Daniel y otros c/ Aerovías de México SA de CV s/ incumplimiento de contrato"** CCF 1802/2021/CA1-CS1, **resolvió la cuestión de competencia declarando que resultaba competente para conocer en las actuaciones la Justicia Civil y Comercial Federal**.

[21]CCF 1802/2021/CA1-CS1. "Frohlich, Fernando Daniel y otros c/ Aerovías de México SA de CV s/ incumplimiento de contrato" dictamen del 03.11.2021.

En seguimiento con la misma línea y parámetros, la **Corte Suprema de Justicia de la Nación** resuelve la cuestión sobre competencia en el caso **"Mitchell, Diego Javier c/ Latam Airlines Group SA y otro s/ incumplimiento de contrato**" CCF 7272/2021/CS1, **declaran competente a la Justicia Civil y Comercial Federal.**[22]

Otro dictamen establece la prevalencia de la competencia Federal por sobre la ordinaria:

*"En autos, las actoras demandan a Aerovías de México en virtud de los daños y perjuicios derivados del incumplimiento de los contratos de transporte aéreo. Refieren que como consecuencia de las medidas adoptadas a raíz del Covid-19 y de la suspensión de los vuelos internacionales (decretos 260/20 y 274/20), no pudieron regresar al país por la ruta La Habana-México-Buenos Aires -el 25/3/2020- y quedaron varadas en Cuba. Dicen que, ante la falta de respuesta de la demandada, quien omitió asistirlas o contactarlas de algún modo, debieron adquirir nuevos boletos y regresaron recién dos meses después, a través de otra compañía aérea. Persiguen, por lo tanto, el resarcimiento del daño directo, moral y punitivo -consistente en el reintegro del precio de los pasajes, de las expensas por la estadía en Cuba y restantes rubros-; así como la multa civil del artículo 52 bisde la ley 24.240. Fundan el reclamo, principalmente, en el artículo 42 de la Constitución, la Ley de Defensa del Consumidor, el Código Civil y Comercial y el Código Aeronáutico (fs. 2/20). En ese marco, y puesto que, como bien concluye el Sr. Fiscal, la cuestión se vincula con la prestación del servicio aéreo (ver fs. 52), corresponde estar a los dictámenes de esta Procuración General a los que remitió esa Corte en los autos S.C. Comp. n°973, L.XLIV, "Civelli, Silvia c/ Iberia Línea Aérea de España s/ daños y perjuicios", del 05/05/2009; y CSJ 003953/2015/CSI, "Zulaica, Alberto c/ Air Europa Líneas Aéreas SA y otro/a s/ cumplimiento de contrato", del 29/12/2015 (v. asimismo, recientemente, CCF 3388/2019/CS1, "Soiffer, Miguel y otro c/ American Express Arg. S.A. y otro/ ordinario", del 11/06/2020; y FTU 14792/2019/CS1, "González, Aníbal G. c/ Casopeia Viajes y Turismo y otro s/ Ley de Defensa del Consumidor", del 22/12/2020; entre otros). Con arreglo a ello, incumbe al fuero federal el juzgamiento de los asuntos relacionados principalmente con el servicio de transporte aéreo*

[22] CCF 7272/2021/CS1 Mitchell, Diego Javier c/ Latam Airlines Group SA y otro s/ incumplimiento de contrato.

*comercial…Por lo expuesto, y dentro del limitado ámbito cognoscitivo en el que corresponde decidir estas cuestiones, considero que la causa deberá continuar con su trámite ante el Juzgado Civil y Comercial Federal n° 4, al que habrá de remitirse, a sus efectos".*[23]

Lo dictaminado aquí fue confirmado por la **Corte Suprema de Justicia de la Nación,** en el caso **"Goya, Rocío Ayelén y otro c/ Aerovías de México SAC de CV s/ daños y perjuicios."** COM 11006/2020/CS1 - **resolvió la cuestión de competencia declarando que resultaba competente para conocer en las actuaciones la Justicia Civil y Comercial Federal**.

Otro dictamen también establece la prevalencia de la competencia Federal por sobre la ordinaria, también confirmado por la Corte Suprema:

*"En ese marco, a mi entender, la cuestión debatida se vincula con el comercio aeronáutico, desde que se controvierte la regularidad del proceder de la línea aérea tanto en lo relacionado con la adquisición originaria del boleto y la falta de devolución del dinero, como en lo relacionado con la baja posterior del travel voucher 045292919641470, asociado al reembolso del ticket 0450100028242, CCF 7272/2021/CS1 "Mitchell, Diego Javier c/ Latam Airlines Group S.A. y otro s/ incumplimiento de contrato" 3 el que, según informó LATAM más tarde al actor, "se encuentra Eliminado" (esp. fs. 7/18). Por tal motivo, considero que corresponde acudir en el caso a los dictámenes de esta Procuración General a los que remitió la Corte en los autos S.C. Comp. 973, L. XLIV, "Civelli, Silvia c/ Iberia Línea Aérea de España s/ daños y perjuicios", del 05/05/2009; y CSJ 3953/2015/CSI, "Zulaica, Alberto c/ Air Europa Líneas Aéreas SA y otro/a s/ cumplimiento de contrato", del 29/12/2015 (asimismo, recientemente, FTU 14792/2019/CS1, "González, Aníbal Gabriel c/ Casopeia Viajes y Turismo y otro s/ Ley de Defensa del Consumidor", del 22/12/2020; entre muchos otros). Con ajuste a ello, atañe al fuero federal el juzgamiento de los asuntos relacionados principalmente con el servicio de transporte aéreo comercial, entendido como la serie de actos destinados al traslado en aeronave de personas o de cosas, de un aeródromo a otro, y sujetas a los preceptos del Código Aeronáutico, su reglamentación y las disposiciones operativas de la autoridad aeronáutica (cfse. Fallos: 329:2819, "Triaca", y*

[23]COM 11006/2020/CS1 "Goya, Rocío Ayelén y otro c/ Aerovías de México SAC de CV s/ daños y perjuicios." Dictamen del 03.11.2021.

*CSJ 55/2019/CS1, "Mac Gaul, Marcia c/ LAN Airlines SA s/ acciones Ley de Defensa del Consumidor", decisión del 11/07/19, entre varios otros)".*[24]

3.4.3. Así pues, vemos que las reglas atributivas de competencia por razón de la materia propenden fundamentalmente a asegurar la eficiencia de la administración de justicia, tomando en consideración como fundamento cuestiones de índole general relacionadas con la naturaleza de la relación jurídica.[25]

De lo anterior se sigue que la competencia derivada del criterio objetivo y funcional reviste carácter improrrogable, puesto que la incompetencia del órgano judicial en el supuesto de ser requerido para satisfacer una pretensión cuyo conocimiento no le ha sido asignado por razón de la materia (conforme las leyes *supra* mencionadas) es absoluta y de orden público.

Sobre tales bases, hemos visto, y veremos, que la jurisprudencia se ha pronunciado en el sentido de que corresponde entender a la justicia civil y comercial federal en aquellas cuestiones **vinculadas estrictamente con el comercio y navegación aérea**, entendiéndose por tallas actividades **conectadas** con la explotación de las aeronaves y reguladas por la legislación aeronáutica.[26]

Así, en el caso *sub examine* debe extraerse el criterio material a emplear de los términos en que fuera presentada la *litis* por el actor del caso citado al comienzo de esta pieza, recordando que para la determinación de la competencia corresponde atender, de modo principal, a la exposición de los hechos de la demanda y, solo en la medida en que se adecúe a ellos, al derecho que invoca como fundamento de su pretensión[27].

Por ello es que resulta menester atender a lo resuelto por la Cámara de Apelaciones en lo Comercial, en el cual se reclama la devolución del precio por vuelos cancelados en el marco de la pandemia del COVID19:

*"En el caso, la causa del reclamo de los actores aparece conectado al incumplimiento de la demandada en la adecuada prestación del*

[24] CSJN Competencia CCF 7272/2021/CS1 "Mitchell, Diego Javier c/ Latam Airlines Group SA y otro s/ incumplimiento de contrato" sentencia del 08 de noviembre de 2022, dictamen del 21.02.2022.
[25] Palacio Lino Enrique, "Derecho Procesal Civil", T° II, p. 367 y ss.
[26] CCF, Sala I, causa 13.243/95 del 8.6.95; íd., íd,causa 23.064/95 del 31.8.95; íd., Sala III, causa 4322/97 del 11.8.98; íd., Sala II, "Asociación Argentina de Agencias de Viaje y Turismo c/ American Airlines y Otros s/ Sumarísimo" del 16.03.2000.
[27] CSJN, 18.12.90, in re "Santoandré Ernesto c. Estado Nacional s. daños y perjuicios".

*servicio de transporte aéreo en razón de la emergencia sanitaria provocada por la pandemia desatada por elSARS-CoV-2 (Covid19) y, si bien, como lo señaló la Sra. Fiscal General en el dictamen que antecede, se encuentra aquí involucrada una controversia de índole mercantil,* ***no puede desatenderse que la dilucidación del reclamo objeto de este proceso exigirá, en principio, el análisis y la aplicación de normas nacionales e internacionales que regulan la actividad aeronáutica, en particular las disposiciones relativas a los deberes y obligaciones de las compañías aéreas con relación a las modificaciones de los tickets aéreos ya emitidos, fundamentalmente, frente a decisiones de los Estados de origen y destino en razón de la pandemia provocada por el Coronavirus Covid 19*** *(conf. esta CN Com, esta Sala A, 15.03.2021,"LliascovichLarregina Lucía Denise c/Despegar.com.ar S.A. y otro s/Ordinario"). En este marco, resulta útil recordar el principio de integralidad del derecho aeronáutico, el cual no puede ser soslayado cuando, como en el caso, la resolución de la contienda convoca, en principio, la aplicación de normas o principios de la circunscriben o limitan la navegación aérea (conf. esta CN Com, esta Sala A, 13.06.2019, "Paterno, Domingo José y otro c/ Aerolíneas Argentinas SA s/ordinario").En orden a ello, debe concluirse en que resulta competente para conocer en esta acción el fuero civil y comercial federal".* El resaltado me pertenece.[28]

En otro caso del fuero nacional en lo Comercial se ha resuelto, asimismo:

*"El Superior se ha pronunciado en reiteradas oportunidades exponiendo que: "Resulta competente la justicia civil y comercial federal para entender en una acción en la que se demanda a una línea aérea por la emisión de ciertos pasajes y los daños y perjuicios presuntamente ocasionados. Ello así, pues corresponde entender que tal situación encuadra globalmente en el concepto de comercio aéreo, expresión a la que debe asignarse la inteligenciade actividades conectadas con la explotación de las aeronaves y reguladas por la legislación aeronáutica (conf. CNCom, Sala D "Miganne, Mercedes c/ Lan Airlines SA y otro s/ ordinario", del 13/06/19)", "Balda Duran Sheila c/ Iberia Líneas Aéreas de España SA S/ Ordinario", del 1/10/19), Sala D, "Coccoz, Víctor Julia y Otro c/ Aerolíneas Argentinas SA S/ordinario", del*

[28]CNCOM Sala A, 2.273 / 2021. COTO, CLAUDIO JOSE c/ IBERIA LINEAS AEREAS S.A. s/ SUMARISIMO. 21.04.2021 y 09/12/21, Domínguez, Alberto Martín y otro c. Turkish Airlines Inc. s. sumarísimo

*20/08/20; Sala A, "Contarino Claudio Ricardo y Otros c/ Aerolíneas Argentinas SA s/sumarísimo", del 17/02/20.III)…Véase que más allá del encuadre de la acción efectuado por la parte actora, lo cierto es que la pandemia mundial ocasionada por el Covid-19 y las medidas de restricción del Gobierno han afectado el normal desarrollo de la actividad comercial aérea. Desde tal perspectiva, no cabe soslayar que la accionada aludió a la mentada pandemia, a las resoluciones del Ministerio de Transporte y de la ANAC que prohibieron los vuelos. En fallos recientes el Superior se ha manifestado al respecto diciendo que: "...el art. 42 de la ley 13.998 establece que los jueces en lo civil y comercial federal entenderán en las causas que versen sobre hechos, actos y contratos concernientes al derecho aeronáutico (inc. b) y al tráfico aéreo… En el caso, la causa del reclamo aparece conectada al incumplimiento de las defendidas en la adecuada prestación del servicio de transporte aéreo y si bien, como lo señaló la Sra. Fiscal en su dictamen, se encuentra aquí involucrada una controversia de índole mercantil, no puede desatenderse que la dilucidación del reclamo objeto de este proceso exigirá, en principio, el análisis y la aplicación de normas nacionales e internacionales que regulan la actividad aeronáutica, en particular las disposiciones relativas a los deberes y obligaciones de las compañías aéreas con relación a las modificaciones de los tickets aéreos ya emitidos, fundamentalmente, frente a decisiones de los estados de origen y destino. En este marco resulta útil recordar el principio de integralidad del derecho aeronáutico, el cual no puede ser soslayado cuando, como en la especie, la resolución de la contienda convoca, en principio, la aplicación de normas o principios de la navegación aérea (conf. esta CN Com, Sala A, 13.06.2019, "Paterno, Domingo Jose y otro c/ Aerolíneas Argentinas SA s/ ordinario"; CN Com. Sala A: "Liascovich Larregina Lucia Denise c/ Despegar.com.ar SA y otro s/ ordinario", del 15.3.21; ídem "Coto, Claudio J. c/Iberia Líneas Aéreas SA s/sumarísimo", del 29.4.21). Compartiendo la posición señalada en los citados fallos en atención a las particularidades que -reitero- presentan los hechos narrados en la demanda a raíz de la situación de emergencia sanitaria de índole mundial, que produjo diversas disposiciones tanto nacionales como internacionales, que pudieron incidir en las circunstancias que se ventilan en la causa; concluyo que resulta competente para conocer en esta acción el Fuero Civil y Comercial Federal".*[29]

[29]CNCOM JUZGADO COMERCIAL 29- SECRETARIA Nº 58, 11998/2021 POSSE, SOFIA MALEN Y

Para el caso en que hubiera **intervenido una agencia de viajes y turismo** en la emisión del billete de pasaje también rogamos a V. S. tener en especial consideración el siguiente precedente:

*“Cuando como en el caso se demanda a una agencia de viajes por la emisión de ciertos pasajes y los daños y perjuicios presuntamente ocasionados, pero también se reclama a una compañía aérea, corresponde entender que tal particular situación encuadra globalmente en el concepto de comercio aéreo, expresión a la que debe asignarse la inteligencia de actividades conectadas con la explotación de las aeronaves y reguladas por la legislación aeronáutica (conf. 11.8.15, "Alvarez, Miguel Angel y otros c/ Despegar.com.ar SA y otro s/ devolución de pasajes", precedente sustancialmente análogo al sub examine). De allí que, por los motivos expuestos y conforme lo establecido por la específica normativa en la materia (decreto ley 1285/58: 40 y ley 13998: 42-5º), conclúyese que las presentes actuaciones deben tramitar y dirimirse por ante el fuero civil y comercial federal”.*[30]

Incluso en el caso **de pretensiones esgrimidas por Asociaciones protectoras de consumidores** es que la jurisprudencia es clara e inequívoca:

*“Es competente el fuero Civil y Comercial Federal para entender en una causa promovida por la Unión de Consumidores de Argentina contra Aerolíneas Argentinas SA para que se abstenga de cobrar precios diferenciales a sus clientes, tanto en los vuelos nacionales como internacionales, en razón de la nacionalidad del pasajero -extranjería-, en infracción a lo dispuesto por la Ley 24240: 8 bis; toda vez que, más allá de la discusión en torno a la "reestatización" de la accionada o de que se trate en definitiva de actos de comercio, la actividad y el régimen tarifario se encuentran regidos por un ordenamiento jurídico propio, y es el fuero Federal en lo Civil y Comercial el competente para determinar el juego de dichas normas con el sistema defensivo del consumidor y el usuario, así como para entender en las cuestiones fácticas sobre la base de las cuales se ha promovido la acción (Ley 13998: 42 inciso b); dec.-Ley 1285/58: 40; Ley 24240: 63); sentido en el que se ha expedido, también, la jurisprudencia del fuero indicado, con apoyo en cierta doctrina sentada*

---

OTRO c/ DESPEGAR.COM.AR S.A.Y OTRO s/ORDINARIO. 10.12.2021.

[30] CNCOM, Sala D,“MITTELMAN MARTIN ALEJANDRO C/ DESPEGAR.COM.AR SA Y OTRO S/ ORDINARIO”. 4/07/17.

*por la CSJN en materia de navegación (Fallos 308:2164) y considerando que en definitiva es el fuero federal el llamado a resolver las cuestiones vinculadas con el comercio aéreo, sobre todo cuando la decisión de fondo podría producir efectos sobre el precio de venta de los pasajes (cfr. CCyCFed, Sala 2, "Asociación Argentina de Agencias de Viajes y Turismo c/ American Airlines y otros s/ Sumarísimo", del 16/3/00)".*[31]

Otra sala de la Cámara de Apelaciones del Fuero Comercial es conteste a este respecto:

*"Si se debaten cuestiones atinentes al comercio aeronáutico … corresponde situar el pleito dentro de la órbita de competencia del fuero Civil y Comercial Federal, toda vez que resulta claramente inconveniente dividir la competencia, habida cuenta de los amplios términos con que ha sido interpretada la ley 13998: 42-inc. B".*[32]

3.3.4. Por supuesto, en igual sentido es que existen profusos antecedentes en la Justicia Federal, que tiene decidida su competencia en cuestiones como las que la parte reclamante del caso citado intenta debatir ante un juzgador incompetente:

*"Cabe destacar que es competencia del fuero Civil y Comercial Federal si la materia debatida cae en el ámbito de su incumbencia. En ese orden, la Corte ha resuelto reiteradamente que las normas que atribuyen competencia a determinados tribunales para entender en ciertas materias son indicativas de una especialización que el ordenamiento legal les reconoce y constituyen una circunstancia relevante a tener en cuenta cuando esos mismos temas son objeto de una demanda (ver Fallos: 317:1105, 321:3024 y 330:29, entre otros y yCNCCFed., Sala II, causa n° 135/12 del 10/05/12) Teniendo en cuenta los hechos relatados, el objeto de la pretensión deducida y el derecho invocado como sustento de la pretensión y atento lo dictaminado por el Sr. Fiscal Federal, cuyos fundamentos comparto y a los cuales me remito en beneficio a la brevedad, hacer lugar a la inhibitoria planteada y, en consecuencia, declarar la competencia de este Tribunal para entender en la causa caratulada "Ricasoli María Cecilia c/*

[31] CNCOM Sala E,"UNION DE CONSUMIDORES DE ARGENTINA C/ AEROLINEAS ARGENTINA SA S/ MEDIDA PRECAUTORIA" (JA 11.8.10, PAG. 87). 11/02/10.
[32]CNCOM Sala A"Self SA C/ Panalpina Transportes Mundiales SA S/ Ord."del31/03/1999.

*Norwegian Air shuttle ASA Sucursal Argentina s/ ordinario" Expte. nº 15200/21 (conf. arts. 7 y sigtes. del CPCCN)".*[33]

"El tema debatido está relacionado con la facultad de la empresa aérea para seleccionar al pasajero y negarse a recibirlo, como así también con la posibilidad de que su negativa sea discrecional o fundada en motivos atendibles. Desde este enfoque, **la cuestión se enmarca en el Derecho Aeronáutico**, en tanto vinculada con la determinación de los derechos y obligaciones de Aerolíneas Argentinas SA para rehusar la prestación del servicio a determinados usuarios, en su carácter de sujeto activo en la ejecución del contrato de transporte aéreo (conf. Videla Escalada, Federico N., "Manual de Derecho Aeronáutico", 2a ed. act., nº 220/230, ps. 343/356). Por ello, SE RESUELVE: atribuir el conocimiento de las presentes actuaciones al Juzgado Federal en lo Civil y Comercial Nº 8."*[34]*

También se ha dicho que, en cuestiones vinculadas con la Navegación Aérea, incluyendo las actividades conectadas con la explotación de las aeronaves y reguladas por la legislación aeronáutica, atañen a la competencia del fuero Civil y Comercial Federal.[35]

*"Toda vez que en la presente causa se debaten cuestiones atinentes o conexas con el derecho aeronáutico, ello sitúa el pleito en la órbita de la competencia del fuero federal en lo civil y comercial (conf. Art. 42, inc. B, ley 13.998; art. 198, Código Aeronáutico)".*[36]

3.4.5. A mayor abundamiento, también solicitamos a V. S. advertir que la solución que aquí se propicia también fue expuesta por **todas las salas de la Cámara de Apelaciones en lo Contencioso Administrativo Tributario y de Relaciones del Consumo de la Ciudad de Buenos Aires**:

**Sala I**, en la causa "Schepis", expte. RC141564/2021, sentencia del 22 de octubre de 2021;

---

[33] CCF Juzgado 2, Sentencia primera instancia del 28.04.2022, Norwegian Air Shuttle ASA s. Inhibitoria. Expte. 6093/2022.

[34] "M. A. c/ AEROLINEAS ARGENTINAS SA s/ AMPARO" - CNCIV Y COMFED - SALA II - 27/10/2005

[35]"Asociación Argentina de Agencias de Viajes y Turismo v. American Airlines y otros s/ Sumarísimo". Fecha: 16/03/2000. Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal., Sala 2., Dra. Mariani de Vidal, Dr. Vocos Conesa. Doc. Lexis 7/11219.

[36]"Scannapiecco Alejandro C/ Coconut Turismo Internacional S/ Devolución De Pasajes", Cámara Civil y Comercial Federal, Sala III, 11/08/98.

**Sala II**, en los autos “Costa”, expte. RC130595/2021-1, decisión del 1º de septiembre de 2021;

**Sala III**, en las actuaciones “Kojusner”, expte. RC206372/2021, pronunciamiento del 27 de octubre de 2021; y

**Sala IV**, en la causa “Pegoraro”, expte. RC142663/2021, fallo del 23 de septiembre de 2021.

Idéntico criterio adoptó el Ministerio Público Fiscal ante la Cámara.[37]

Asimismo, cabe observar que, en varios procesos distintos tribunales de dicho fuero declararon su incompetencia y, en consecuencia, ordenaron la remisión de las actuaciones a este fuero Civil y Comercial Federal.[38]

3.4.6. Por otro lado, en suma a los vastos argumentos, cabe tener presente al Anexo I de la Resolución 48/2015 de la Secretaria de Comercio.

En la mentada norma, la Secretaría de Comercio al establecer los criterios y parámetros para la admisión de los reclamos ante la autoridad competente en materia especifica del Servicio de Conciliación Previa en las Relaciones de Consumo (COPREC) expresamente indica que el reclamo no podrá haber tenido origen en un contrato de transporte aéreo.

Entonces, es propia Secretaría de Comercio de la Nación, en uso de sus facultades de autoridad de aplicación nacional de la Ley 24.240 y 26.993, por medio de la Resolución SC 48/2015, Anexo I, quien **expresamente dispuso que a los efectos de verificar la admisibilidad de un reclamo apto para el régimen del COPREC, es una causal excluyente de competencia que**:

[37]Ver el dictamen n° 668/2021, emitido por el Equipo Fiscal “B” el 15 de julio de 2021, en los autos “Piromalli”, expte. RC 131979/2021; y el dictamen n° 689/2021, del Equipo Fiscal “A”, en las actuaciones “Costa”, antes citadas, de fecha 5 de agosto de 2021.

[38]cfr. Juzgado nº 23, en la causa “Piromalli”, expte. RC131979/2021, sentencia del 23 de junio de 2021; Juzgado nº 14, en los autos “Sánchez”, expte. RC16551/2021, resolución del 3 de septiembre de 2021; Juzgado nº 20, en las actuaciones “López”, expte. RC193891/2021, pronunciamiento del 6 de septiembre de 2021; Juzgado nº 5, en el proceso “Cara”, expte. RC141462/2021, fallo del 8 de septiembre de 2021; y Juzgado nº 11, en la causa “Langer”, expte. RC241218/2021, decisión del 24 de noviembre de 2021, entre muchos otros.

*“4.* ***El reclamo no haya tenido origen en un contrato de transporte aéreo, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 63 de la Ley N° 24.240****.”*

Resulta así que **la autoridad nacional de aplicación de la Ley 24.240 recepta el criterio de que resulta inadmisible conocer en un reclamo con origen en un contrato de transporte aéreo** –tal como el que se ventila en el reclamo que nos ocupa- y por ende debe ser rechazado *in limine* por el Servicio de Conciliación en las Relaciones de Consumo (COPREC).

3.4.7. **Es decir, no quedan dudas que deba hacerse lugar al presente conflicto de competencia en razón de la materia por vía de inhibitoria, en tanto corresponde a la Justicia Federal en lo Civil y Comercial y con asiento en esta Ciudad, entender en asuntos como el citado en el punto 3.1. de esta pieza.**

**4. <u>MANIFIESTA.</u>**

Manifiesto que mi mandante no ha pactado de forma expresa o tácita prórroga alguna de la competencia, ni en razón de la materia ni el territorio, toda vez que la presente es la primera actuación realizada en relación a la causa judicial *supra* mencionada (ver 3.1) y que además no ha precluido la posibilidad de interponer la excepción de incompetencia.

**5. <u>PRUEBA.</u>**

**5.1. <u>Documental.</u>**

**Anexo I:** Poder judicial a favor del suscripto.

**Anexo II:** Cédula de notificaciones.

**6. <u>DERECHO.</u>**

Fundo este planteo en lo dispuesto por los Arts. 4, 5 y 7 del CPCCN, Código Aeronáutico, Art. 42 de la Ley 13.998/50, Decreto/Ley 1285/58, condiciones del contrato de transporte de mi mandante, Convenio de Montreal de 1999 en caso de corresponder, Resol. MEyOySP 1532/1998 y doctrina y jurisprudencia aplicable.

**7. <u>COMPETENCIA</u>.**

La competencia de V. S. para entender en este planteo surge por haber optado esta parte por la vía inhibitoria a la que la faculta el

CPCCN, en razón de la materia y por ser V. S. competente para entender en el principal.

**8. <u>CASO FEDERAL.</u>**

Hago expreso planteo del caso federal, para recurrir por vía extraordinaria a la Excelentísima Corte Suprema de Justicia de la Nación (artículo 14 de la Ley No. 48), en el supuesto de que la petición aquí articulada fuera resuelta de modo adverso para mi parte, en cuanto resultarían conculcados derechos los derechos y garantías previstos en los artículos 16, 17, 18 -especialmente la garantía de juez natural, asimismo contenida en los tratados internacionales de DDHH aplicables al caso- 19 y 33 de la Constitución Nacional.

**9. <u>PETITORIO.</u>**

En mérito de lo expuesto, solicito a V. S.:

a. Me tenga por presente, por constituido el domicilio y por ofrecida la prueba.

b. Tenga por efectuado el presente planteo de conflicto de competencia por vía inhibitoria, haciendo lugar al mismo con la mayor celeridad posible y, oportunamente, librándose las medidas de comunicación previstas en el Art. 9° del CPCCN.

Proveer de conformidad,

**SERÁ JUSTICIA.**

Signature Not Verified
Digitally signed by DIEGO FERRARI
Date: 2025.02.03 09:31:13 ART