CONTESTACIÓN A LA CONTESTACIÓN DE LA ALITALIA. RESPONDE A LAS EXCEPCIONES Y OPOSICIONES INVOCADAS. SE ABRA A PRUEBA.

Señor Juez:

Duarte, Ariel, por derecho propio, me presento como letrado en causa propia, con el T° 144 F° 559 CPACF, con domicilio procesal constituido en la calle Virrey Cevallos 445 7C, Capital Federal - Zona de notificación 023, y domicilio electrónico al 20372739739, correo electrónico arielduarte2312@gmail.com y teléfono de contacto 1161667893, en autos "**DUARTE, ARIEL c/ ALMUNDO COM SRL Y OTROS s/DAÑOS Y PERJUICIOS" (Expte. EXP 2884/2024)** me presento y me notifico en forma espontánea de la resolución del 10.09.2026 y a SS respetuosamente digo:

1) CONTESTA EXCEPCIÓN DE PRESCRIPCIÓN: La excepción opuesta debe ser rechazada *in limine*, por cuanto la demandada cae en un error de interpretación de la normativa aplicable, valorando la situación fáctica de la causa a su antojo a fin de pretender dejar sin tutela judicial efectiva al damnificado por su accionar.

Precisamente, lo decisivo en el presente caso es que más allá de las consideraciones doctrinarias y jurisprudenciales del plazo de prescripción previsto en el art. 35 del Convenio de Montreal, lo cierto y concreto es que en el caso de autos el plazo nunca comenzó a correr, toda vez que no existió transporte efectivo, ni fecha cierta de llegada o detención, y el vínculo contractual fue objeto de sucesivas reconfiguraciones por parte de la demandada, culminando recién con el correo electrónico del 18.11.2020, que fijó un nuevo marco obligacional exigible frente al consumidor.

De todos modos, procedo a efectuar un análisis sobre la normativa que invoca la demandada, así como los errores de interpretación sobre el alcance y naturaleza de los institutos que regula.

El Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional suscrito en Montreal en el año 1999, aprobado por la ley 26.451, prevé en su art. 35 se titula "Plazo para las acciones" y estipula que *"El derecho a indemnización se extinguirá si no se inicia una acción dentro del plazo de dos años, contados a partir de la fecha de llegada a destino o la del día en que la aeronave debería haber llegado o la de la detención del transporte*".

La jurisprudencia mayoritaria ha sostenido que el plazo aludido en el art. 35 es de caducidad, cuestión verificada en el Convenio de Varsovia de 1929, que en su art. 29 prevé en su inc. 1 que *"Bajo pena de caducidad, la acción de responsabilidad deberá intentarse dentro del plazo de 2 años a partir de la llegada al punto de destino o desde el día en que la aeronave debiera haber llegado o de la detención del transporte"*. La modificación que surge del Convenio de Montreal elimina la palabra caducidad en el texto en español, aunque al realizarse una lectura del texto en francés se utiliza el término "*déchéance*", de igual modo que en Convenio de Varsovia, siendo ambos textos escritos originalmente en idioma francés y prácticamente idénticos entre sí.

En este sentido, la referencia hecha en el Convenio citado por la demandada trata la extinción del derecho a la indemnización y no a la extinción de la acción correspondiente, razón por la cual corresponde el rechazo de la excepción opuesta.

Por otra parte, en cuanto al plazo de caducidad, los mismos corren de forma implacable y no pueden ser interrumpidos más que por el ejercicio de la acción antes del vencimiento o, en su defecto, por el inicio de la mediación judicial obligatoria que da origen a la acción. La normativa citada prevé que el plazo corre a partir de la fecha de llegada a destino o la del día en que la aeronave debería haber llegado o la de la detención del transporte.

En el presente caso ninguno de los supuestos se cumplen, por cuanto no existió vuelo de partida, ni de regreso, ni transporte detenido, en tanto al haberse iniciado la pandemia del Covid19, la actividad aerocomercial se interrumpió por completo de conformidad con el DNU 260/20 del 12.03.2020.

La fecha en la cual la aeronave debió haber llegado a destino tampoco puede considerarse como cumplida, por cuanto el DNU 297/20 del 19.03.2020 estableció el distanciamiento social, preventivo y obligatorio, por lo cual la Corte Suprema de Justicia de la Nación, en sus facultades de administración de justicia y mediante la Acordada 6/20, dispuso la feria judicial extraordinaria, la cual impidió que mi parte pudiera reclamar judicialmente la reprogramación de los vuelos o el reembolso de los mismos.

Las consideraciones efectuadas encuentran sustento en la jurisprudencia mayoritaria de la Cámara en lo Civil y Comercial Federal, en particular el fallo de la Sala I del 11.04.2024 en autos "Massaglia Arturo Daniel e/ Aerovías del Continente Americano Avianca s/ daños y perjuicios".

De esta manera, los plazos previstos en la Convención citada, a todo evento, por más que podían ser considerados reanudados a partir del 04.08.2020, cuando en la Acordada 17/2020 se dispuso levantar la feria judicial extraordinario decretando la

suspensión de los plazos procesales entre el 18 de julio y el 3 de agosto (incluídos los de caducidad de instancia, según arts. 157 y 311 del CPCCN), cabe destacar que el itinerario fue reprogramado por la compañía a mérito de su último correo electrónico enviado el 18.11.2020 y acompañado como documental en el escrito inicial, en el cual se hacía saber que durante 18 meses se encontraba a disposición de mi parte el reembolso de los vuelos.

Es decir, el plazo debe computarse entonces desde el último plan contractual fijado por la compañía, que en el caso de ALITALIA (cuya continuadora es Italia Trasporto Aereo), fue el 18.11.2020.

A su vez, corresponde señalar que el plazo previsto en el art. 35 de la Convención de Montreal, luego se vió interrumpido a partir del inicio de la mediación obligatoria ante el COPREC.

La Corte Suprema de Justicia de la Nación, en el Fallo Nastasi e/ Aerolíneas Argentinas SA del 16.10.2002, señaló que *"si bien en la interpretación formulada por este tribunal -cuando todavía no estaba vigente la ley de mediación obligatoria 24.573- sólo la promoción de la demanda impide la caducidad, cabe observar que la locución "demanda" admite una interpretación amplia, comprensiva de toda actuación judicial que implique el ejercicio de la acción de responsabilidad a la que alude el art. 29.1 de la Convención de Varsovia - La Haya. Que, desde esta perspectiva, el formulario referente a la iniciación de la mediación obligatoria, presentado ante el tribunal competente, y en el que claramente se distingue un reclamo de la actora por resarcimiento de daños y perjuicios dirigido contra la transportista aérea, evidencia el ejercicio de la acción de responsabilidad prevista por el citado texto internacional, pudiendo ser tenido lato sensu como la demanda judicial a la que se aludió en Fallos: 311:2646. A lo que cabe añadir que el propio art. 4 de la ley de mediación obligatoria califica a dicho formulario como actuación a través de la cual el reclamante formaliza su 'pretensión ante la mesa de recepción', expresión que inequívocamente pone de manifiesto lo expuesto en el sentido de que en él está presente el ejercicio de la acción de responsabilidad que obra como hecho impeditivo de la caducidad de que se trata*".

En esta inteligencia, de acuerdo al acta de conciliación prejudicial obligatoria ante el COPREC acompañada en el escrito inicial y según lo manifestado por la propia ALITALIA en su escrito, el inicio del reclamo administrativo para la mediación obligatoria del art. 6 de la ley 26.993 fue el 04.08.2022 (ver documental incorporada en el "Trámite de la causa en sede CAyT de CABA" en constancias digitales del 22.02.2024), que según la fecha en la cual había sido levantada la feria judicial extraordinaria no se encontraba cumplido en cuanto a los dos años, máxime teniendo en consideración el principio *in dubio pro actione* que debe regir en casos donde se

violentan normas del derecho de consumidor amparadas por la Constitución Nacional en el art. 42.

A todo evento y a mayor abundamiento, el objeto de la pretensión es la restitución y reparación de los daños ocasionados, que no se agotan en el daño derivado del contrato aerocomercial suscripto, sino comprende también el incumplimiento de toda la cadena contractual que incluía a las agencias, resultando improcedente la aplicación mecánica de la caducidad señalada del Convenio de Montreal.

Por todo lo expuesto, solicito a SS tenga por contestada la excepción y que la misma sea rechazada.

2) CONTESTA INAPLICABILIDAD LEY 24.240: La oposición de la demandada resulta injustificada y contraria al ordenamiento jurídico, por cuanto la ley defensa del consumidor se aplica de manera transversal, no para sustituir el régimen aeronáutico, sino para interpretarlo, integrar y controlar abusos como los que surgen en forma evidente de la conducta de las demandadas.

A todo evento, cabe señalar que según la jurisprudencia en materia aerocomercial, según el propio fallo Massaglia citado en el punto anterior, se estableció que "la presente demanda se encuentra fundada en un hecho originado en la actividad aeronáutica, extremo que determina la aplicación de la ley específica de la materia, es decir, el Código Aeronáutico y los correspondientes tratados internacionales. Ocurre que cuando el supuesto sometido a decisión encuadra en las previsiones específicas de la ley especial, no existen razones valederas que, como principio, autoricen a descartarlas y apartarse de ellas (conf. Sala 3, causa nº 7.210/11 del 28.06.13). Lo expuesto no implica negar la relación de consumo, sino -antes bien- rechazar el desplazamiento de las normas de la ley aeronáutica que específicamente regula la cuestión. Dicho en otros términos, el transporte aéreo no está completamente excluido de las previsiones contenidas en la Ley de Defensa del Consumidor, sino que la aplicación de esta última es supletoria y está limitada a aquellos supuestos no contemplados en el Código Aeronáutico ni en los tratados internacionales (cfr. Sala 2, causa nº 4715/2017 del 3.5.22 [«Díaz Luzuriaga, Francisco Santiago c. Gol Linhas Aéreas» publicado en DIPr Argentina el 12.07.22), voto de la Dra. Nallar, y sus citas y esta Sala, causa nº 105747/21 del 14.12.23 [«Mammana, Liliana Graciela c. Iberia Líneas Aéreas de España» publicado en DIPr Argentina el 11.07.24]).

En este sentido, la aplicación del Código Aeronáutico o de la Convenio de Montreal no supone descartar las previsiones contenidas en la ley 22.240, en tanto subsisten cuestiones típicas del derecho del consumidor (información, trato digno,

prácticas de reembolso, retención de fondos, dilaciones, conductas abusivas, etc.), que deben aplicarse, máxime cuando los demandados en la causa engloban un entramado de empresas que mantienen un tejido comercial entre sí en calidad de prestadores del servicio aerocomercial e intermediarios que actúan como agentes de venta. Desde esta perspectiva, la aplicación de las normas de la Convención de Montreal no pueden servir de escudo para desatender los derechos y obligaciones que emanan de la ley 24.240.

Más allá de eso, la demandada ampara sus defensas en el art. 29 del Convenio de Montreal, el cual establece límites en el resarcimiento, sin explicar por qué 1os rubros solicitados en la demanda escapan a la compensación que sí se permite en la convención aludida.

En este sentido, se ratifican los rubros peticionados en la liquidación efectuada en la demanda y la totalidad de lo solicitado en el escrito inicial.

3) CONTESTA OPOSICIÓN AL BENEFICIO DE LITIGAR SIN GASTOS: Solicito a SS el rechazo a la excepción por los motivos expuestos en el punto precedente, habida cuenta que la ley de defensa del consumidor 22.240 resulta aplicable a la naturaleza del caso de autos, e incluso en el supuesto de considerar que la misma rige de manera supletoria, los aspectos reglados en materia de gratuidad resultan viables frente a lo normado en el Código Aerocomercial o el Convenio de Montreal.

4) CONTESTA PLANTEO DE INAPLICABILIDAD DEL DAÑO PUNITIVO: Solicito a SS el rechazo a la excepción opuesta por la demandada en cuanto a la aplicación del daño punitivo en materia aerocomercial. Más allá de la relación de consumo que unió a las partes, por la cual resulta aplicable el rubro invocado (art. 52bis ley 24.240), la conducta asumida por las demandadas y la tercera citada escapó a un mero incumplimiento contractual, sino que arbitró todos los medios a su alcance para omitir dar cumplimiento a la obligación de otorgar los vuelos que habían sido cancelados. Es decir, el modo en el cual afrontó la situación no sólo fue pasivo en tanto nunca apostó por cumplir con su débito en relación a mi persona (por ejemplo, ofreciéndome un *voucher* para volar más adelante), sino que buscó la forma de dilatar el cumplimiento de su obligación y luego simuló un supuesto reembolso, que nunca se concretó. Por otra parte, el trato que guardó hacia mi persona siempre apuntó a dilatar la posibilidad de obtener una respuesta por mi reclamo, con el objeto de conseguir algún tipo de ventaja procesal por el paso del tiempo. En este sentido, la Jurisprudencia ha admitido en casos de aristas similares la existencia de un daño

punitivo como consecuencia de cancelaciones sin asistencia ni reubicación, o bien retención indebida o negativa sistemática de reintegros.

En relación a la interpretación del art. 29 del Convenio de Montreal, sobre el cual la demandada pretende justificar el desplazamiento de los derechos que emanan del art. 42 de la Constitución Nacional y ley 24.240, ha sostenido la Sala III de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal que "*el concepto de remedio exclusivo (art. 29 del Convenio) no implica impunidad del transportista frente a normas de rango constitucional que protegen a los usuarios y consumidores (conf. arts. 42, primer párrafo y 43, segundo párrafo de la Constitución nacional, art. 8 bis de la Ley de Defensa del Consumidor y art. 12 de la resolución Nro. 1532/98 del ME y OSP –B.O. 10/12/98). Las convenciones unificadoras de derecho material aspiran a proveer soluciones homogéneas; pero como los tribunales de cada país parte son los encargados de aplicarlas, sería ilusorio pensar que también ellos coincidirán punto por punto entre sí, pasando por alto las diferencias entre los sistemas jurídicos y las mentalidades que los separan*" (CNCiv. Com. Fed. Sala III, "Blejer, Federico c/Aerolíneas Argentinas s/Cumplimiento de contrato", causa Nro. 6485/09, 28/06/2012).

A su vez, cabe señalar que la Sala D de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Comercial confirmó una sentencia que había condenado a dos empresas aerocomerciales y una de las agencias de vuelos demandada en autos, a indemnizar a dos pasajeros por el monto de los pasajes, daño moral, intereses compensatorios y moratorios, así como daño punitivo, toda vez que la imposición del daño punitivo en deberes de información, trato digno y restitución del monto abonado, en el marco de una relación de consumo, no se encuentran regulados en el Convenio de Montreal. Así las cosas, se determinó que la prohibición del art. 29 del Convenio "*se limita a excluir la imposición de indemnizaciones punitivas respecto de daños propios del transporte aéreo regulados por el tratado, tales como muerte, lesiones, pérdida o avería del equipaje y retrasos"*. En este sentido, se sostuvo que frente a la cancelación de los vuelos sin sustento normativo que acredite un caso fortuito o fuerza mayor, y sin haber brindado respuesta satisfactoria ante el requerimiento del pasajero, determinaron la responsabilidad solidaria de las demandadas y la condena por daño punitivo (Sala D, CNAC, Expte. Nro. 520/2021 in re "Fiorentino Erika Estefanía y otro c/ Aerovías de México SAC de CV s/ Sumarísimo"). .

5. CONTESTA EXCEPCIÓN DE PAGO: La tercera citada invocó en su escrito haber reembolsado el dinero a mi persona por los vuelos cancelados y no reprogramados. Todo ello es de una absoluta falsedad manifiesta, que queda con claridad refutada a partir de una simple observación de la documental acompañada, en

cuanto refiere a la misma como una “Copia de reembolso”, cuando se trata de meras capturas de pantalla que no dan cuenta de ningún pago efectivo, ni de la cuenta destino o medio de pago o notificación del mismo en relación a las sumas que dice haber reembolsado, las cuales tampoco quedan claras sobre cuánto dinero se trataba. El reembolso alegado no extingue la obligación: la tercera citada afirma haber realizado un reembolso a través de la agencia, sin acompañar prueba fehaciente de que el actor haya recibido efectivamente suma alguna ni que se trate de un reembolso íntegro. Tal alegación resulta insuficiente para eximirla de su responsabilidad, más aún cuando el presunto pago no fue hecho directamente al pasajero.

La Jurisprudencia tiene dicho que “*La aerolínea no puede liberarse de responsabilidad por el solo hecho de haber reembolsado a una agencia, sin prueba fehaciente de que el cliente recibió el importe”* (CNCom., Sala D, “González, J. c/ Air Europa S.A.”, 15/04/2018).

Asimismo, conforme el art. 730 del Código Civil y Comercial de la Nación, el pago debe hacerse al acreedor o a quien esté legalmente autorizado para recibirlo, no bastando con la mera alegación de un pago a terceros. Corresponde, entonces, que dicha excepción sea rechazada, con costas.

6. DESCONOCE DOCUMENTAL: Procedo a desconocer la totalidad de la documental acompañada por la demandada en su contestación de demanda por no emanar de mi parte, en particular la Copia de poder otorgado a favor de la suscripta para representar ALITALIA, y la “Copia de reembolso”.

7. SE ABRA A PRUEBA: De acuerdo a lo previsto en el art. 360 del CPCCN y toda vez que todas las partes fueron notificadas debidamente de la presente acción, solicito por favor a SS que finalmente se llame a audiencia a fin de sustanciar la prueba ofrecida.

PROVEER DE CONFORMIDAD QUE SERÁ JUSTICIA

Ariel Duarte

T144 F559 CPACF

Signature Not Verified
Digitally signed by DUARTE ARIEL
Date: 2026.09.16 12:42:06 ART